

la legión Cóndor
España 1936-39
Peter Elstob
LC
SAN MARTIN
HISTORIA DEL
SIGLO DE LA
VIOLENCIA
armas
libro n.º 12

Legión Cóndor

PRESENTACION

Tema extraordinariamente polémico, que en su día hizo correr ríos de tinta, la experiencia española de la Legión Cóndor puede ser estudiada hoy, al cabo de los años, con suficientes dotes de imparcialidad. Porque éste es el caldo de cultivo que mejor conviene a una página de la Guerra Civil de 1936-39 sobre la que se ha escrito, casi siempre, mojando la pluma en los prejuicios, en los odios de partido y en las concepciones aprioristicas.

La Legión Cóndor, esto es indudable, tuvo un valor de lo más resolutivo para el campo nacionalista, al que aportó militares graduados en armas muy importantes —como la artillería, las comunicaciones y la aviación— y avezados todos ellos, además, en la práctica de sus respectivas especialidades. Buena prueba de que tal cosa fue así la encontramos en el gran número de veteranos de España que más tarde, al estallar la contienda mundial, destacaron sobre la masa oceánica y amorfa de combatientes, acumulando victorias y condecoraciones. Citemos, entre ellos, a dos pilotos: Molders y Galland. Por otra parte, junto a sus expertos, Alemania envió numerosos ingenios de combate, muchos de los cuales figuraban entre lo más progresivo y secreto de los arsenales del III Reich.

Dentro de un cuadro comparativo, por lo que se refiere a las intervenciones extranjeras en la guerra española, creo que la de la Legión Cóndor fue la más trascendente. Los italianos aportaron masa de hombres, que por su espíritu combativo mediocre no habrían de significar nada definitivo sobre la balanza de las alternativas bélicas. Eso sí, su aviación fue muy relevante. En cuanto a los rusos, al principio ofrecieron una colaboración extraordinaria, en todos los aspectos, pero que más tarde se vio arruinada por las intrigas políticas y los boicots que el propio Kremlin puso al suministro de armas y de combatientes para influir en las querellas intestinas por el poder. Los alemanes, por el contrario, orquestaron su ayuda y la mantuvieron a un alto nivel, desde el principio al final, con la clásica rigidez y eficacia teutónicas.

La historia de la Legión Cóndor, pues, es sugestiva y necesaria de conocer para todo aquel que se interesa por el más reciente pasado de España. De ahí la importancia del libro que hoy les ofrecemos.

Vicente TALON


La legión Cóndor
España 1936-39
Peter Elstob

Director Editorial: Barrie Pitt
Director Artístico: Sarah Kingham
Director Gráfico: Robert Hunt
Asesor Artístico: Denis Piper
Ilustraciones: Owen Wood

Prologuista y Presentador
de la Edición Española:
Vicente Talón

Las fotografías de este libro han sido especialmente seleccionadas de los archivos siguientes:
Agencia Cifra, Archivo Aeronáutico Azaola, Ministerio de Información y Turismo,
Suddeutscher Verlag, Associated Press, Ullstein GmbH, Staatsbibliothek, Roger Viollet,
René Dazy, Imperial War Museum, US National Archives, Fox Photos,
Rijksinstituutvoor Oorlogsdocumentatie, Bundesarchiv, United Press International y Keystone Press.

Traducción Diorki

Primera edición publicada en Estados Unidos por Ballantine

EDITORIAL SAN MARTIN
Difusión: Librería San Martín
Puerta del Sol, 6
MADRID-14

Segunda impresión

Printed in Spain - Impreso en España
por Gráficas Lormo - Isabel Méndez, 15 - Madrid-18
I.S.B.N.: 84-7140-066-9
Depósito Legal: M. 34765-1980

Indice

Obertura

Introducción por Martin Green

Se ha afirmado reiteradamente que la Guerra Civil Española le dio la oportunidad a alemanes e italianos, por un lado, y a la Rusia comunista, por otro, de ensayos en combate real de sus carros de combate y sus aviones. El propio autor de este libro así lo subraya en el título, que eligió para una novela cuya acción transcurre en esa misma época: *Ensayo armado.*

A pocos se les oculta hoy que el conflicto no fue un simple enfrentamiento entre la izquierda y la derecha, sino una guerra entre dos formas de concebir el mundo profundamente arraigadas en el alma española: utilizando un símil taurino, alguien se ha aventurado a hablar de sol y sombra. Mas la lucha despertó pasiones no menos violentas fuera de España, y fueron muchos los que participaron en ella combatiendo en uno u otro bando, procedentes no sólo de Europa, sino de todo el mundo. Voluntarios llegados en gran número formaron las Brigadas Internacionales, constituidas por batallones de diversa procedencia: alemanes, franceses, polacos, estadounidenses, británicos. Republicanos y nacionales recibieron, además, la ayuda de soldados, aviadores y técnicos rusos, por un lado, y alemanes e italianos, por otro. Al principio, todos ellos intervenían con carácter fingidamente no oficial, pero no pasó mucho tiempo sin que se desvelara que actuaban con las bendiciones de sus respectivos gobiernos. Quizá el grupo organizado más famoso de todos ellos fuese la Legión Cóndor, que Hitler y Goering honraron públicamente a su retorno a Alemania cuando concluyó la lucha.

La Legión Cóndor fue un anticipo al mundo entero de lo que esperaba a quien se interpusiera en el camino de la Alemania nazi. Algunos de los términos empleados para describir sus tácticas, como el de *blitz* o *blitzkrieg,* han pasado incluso a otros idiomas. Demostró, en suma, lo lo que una fuerza disciplinada y excelentemente instruida era capaz de conseguir, como los habitantes de muchas ciudades europeas tendrían ocasión de descubrir pocos años después. Lo sorprendente es que ni franceses ni británicos, al menos hasta Dunkerque, extrajeron ninguna lección de los hechos.

El libro que el lector tiene en sus manos constituye un detallado relato de la creación de la Legión Cóndor y de su posterior actuación en el curso de la Guerra Civil Española. Pero, al mismo tiempo, ofrece un excelente resumen del complicado conflicto de 1936-39, que cierra un largo y, en parte, oscuro capítulo de la Historia española.

No es fácil mostrarse desapasionado al enjuiciar la Guerra Civil, y en este sentido habría que rendir tributo a la imparcialidad con que Peter Elstob ha tratado un tema tan comprometido, por la amarga dureza con que se combatió por ambos bandos. No es misión de la Historia decir quién tiene y quién no tiene razón, sino narrar los hechos; al historiador le compete hacer el pasado inteligible y vivo para el lector.

Peter Elstob lo ha hecho con notable éxito. Buscando siempre un hilo conductor, ha logrado seguir el curso de la guerra de una forma sorprendentemente clara. En una contienda en la que participaron tantos voluntarios extranjeros, no era raro que muchos de ellos lucharan entre sí, aunque en su nación de origen convivieran como pacíficos vecinos. Hubo entre ellos conocidos escritores y artistas. En el bando republicano, por ejemplo, Ralph Fox, que fue muerto; W. H. Anden, George Orwell, André Malraux o Arthur Koestler. En el bando nacional, entre otros, el poeta sudafricano Roy Campbell. Varios de ellos, como Orwell y Koestler, publicaron después sus experiencias de guerra. Es abundantísima la bibliografía de que hoy disponemos sobre aquellos sucesos, pero en gran parte adolece de falta de imparcialidad, razón que explica, al menos en algún sentido, la confusión creada al respecto.

La Legión Cóndor, que es el tema específico del libro, se distinguió por su lealtad, disciplina y valor. Pero el apasionamiento que rodea a todos los acontecimientos de la guerra hará que muchos la recuerden, más que por eso, por su intervención en misiones como el bombardeo de Guernica. A la Historia corresponde expurgar los hechos de toda carga emocional y exponerlos en su escueto realismo.

Escribir hoy día sobre la Legión Cóndor tiene el peligro de caer en una crítica parcial, sea favorable o desfavorable. No es éste el caso del presente libro. Peter Elstob ha querido ofrecer un episodio de la historia militar, y su obra, en tal sentido, es irreprochable.

Duelo en el aire

El rítmico y ronco latir de los motores de aviación no era aún el sonido familiar en que pronto habría de convertirse, y el viejo, rascando la tierra seca con su azadón casero, alzó rápidamente la vista. Allá arriba, por un cielo casi sin nubes, tres formaciones en V de grandes trimotores volaban hacia el Este. Los contó con cuidado: doce, tres grupos de cuatro *pájaros negros* cada uno, con el vientre repleto de bombas. Quedóselos mirando con odio, quizá el mismo odio que en anteriores guerras sintieran sus antepasados al ver galopar por sus campos a los nobles ricamente ataviados. Luego echó a correr cuesta abajo por el camino pedregoso en busca del único teléfono del pueblo, a tres kilómetros de distancia. Apretaba el calor y él ya era viejo, pero pensó en sus nietos, en algún punto de los montes al este y en las bombas que explotarían junto a ellos, y forzó su carrera.

Desde el avión de cabeza, el joven bombardero contemplaba la tierra que se extendía bajo él, borrosa en la neblina del calor. Era una tierra parda y con escasos árboles, muy distinta de los verdes bosques de su Alemania natal; pero por la disposición de los campos cercados se veía que era zona de cultivo, y se preguntó qué pensaría de ellos la gente de abajo. ¿Agradecía, realmente, tal como se le había dicho, ser defendido contra el comunismo o era indiferente a la guerra?

Su reloj le indicaba que faltaban veinte minutos para avistar el objetivo; comprobó el visor de bombardeo y una vez más repasó mentalmente la rutina tantas veces ensayada. Estaba emocionado. Sería la primera vez que arrojase una bomba sobre blanco humano y vivo.

A dos mil cien metros sobre él, dieciocho cazas monoplaza, frenados para mantener su posición respecto de los bombarderos, más lentos, acechaban en espera del inevitable ataque de los cazas enemigos. Diez kilómetros más al sur fue avistada desde tierra una segunda formación de bombarderos trimotores, con rumbo Este-Norte, y los prismáticos de campaña descubrieron la presencia de su escolta de cazas. En un aeródromo situado a unos ciento treinta kilómetros por delante de los bombarderos sonó una sirena y dos cohetes se elevaron lentamente, estallando en bellos rosetones de humo rosa. A esa señal, el aeródromo, hasta entonces aparentemente desierto, entró en febril actividad. En un instante los edificios del contorno se vaciaron de hombres: mecánicos que calentaban los motores y pilotos de servicio que recogían sus gafas, cascos y guantes. La patrulla de vigilancia, cuyos pilotos no se alejaban nunca de sus aviones, despegó, y tras sobrevolar en círculo la pista, se dirigió al frente. A continuación despegó la patrulla del jefe de escuadrilla, seguida de la segunda y tercera de cuatro, y en poco tiempo los dieciséis pequeños cazas de morro chato tomaban altura en formación cerrada. Simultáneamente, una segunda escuadrilla de cazas despegaba de una base situada a pocos kilómetros. Pronto un total de casi cien aviones se enzarzaría en duelo masivo.

Corría el otoño de 1936, y la tierra de allá abajo era España, cuyo pueblo se enfrentaba violentamente en el más terrible de los conflictos humanos: la guerra civil.

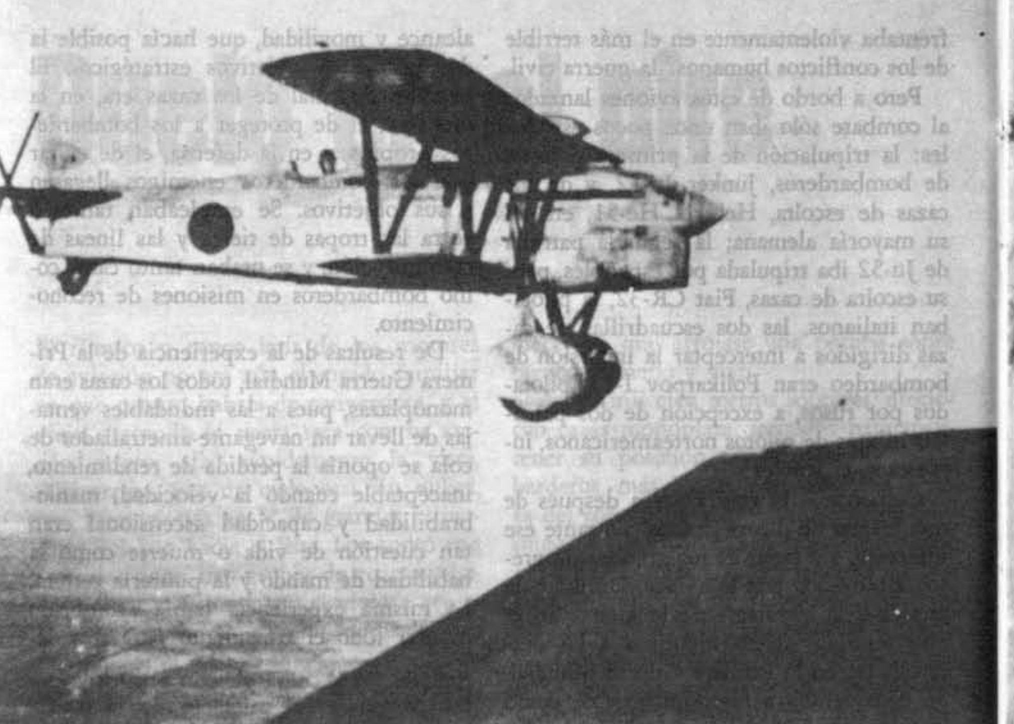
Pero a bordo de estos aviones lanzados al combate sólo iban unos pocos españoles: la tripulación de la primera patrulla de bombarderos, Junker Ju-52, y de sus cazas de escolta, Heinkel He-51, era en su mayoría alemana; la segunda patrulla de Ju-52 iba tripulada por españoles, pero su escolta de cazas, Fiat CR-32, la pilotaban italianos. las dos escuadrillas de cazas dirigidos a interceptar la incursión de bombardeo eran Polikarpov I-15, pilotados por rusos, a excepción de dos patrullas mixtas de pilotos norteamericanos, ingleses y españoles.

Comenzaba la guerra aérea después de una tregua de dieciséis años. Durante ese intervalo, y a pesar de los grandes progresos alcanzados por la aviación militar, la táctica y la estrategia de la guerra en el aire seguían siendo idénticas a las desarrolladas en la Primera Guerra Mundial. Se consideraba a los bombarderos como una especie de "artillería" de más amplio alcance y movilidad, que hacía posible la destrucción de objetivos estratégicos. El papel primordial de los cazas era, en la ofensiva, el de proteger a los bombarderos propios, y en la defensa, el de evitar que los bombarderos enemigos llegasen a sus objetivos. Se empleaban también cotra las tropas de tierra y las líneas de comunicación, y se usaban tanto cazas como bombarderos en misiones de reconocimiento.

De resultas de la experiencia de la Primera Guerra Mundial, todos los cazas eran monoplazas, pues a las indudables ventajas de llevar un navegante-ametrallador de cola se oponía la pérdida de rendimiento, inaceptable cuando la velocidad, maniobrabilidad y capacidad ascensional eran tan cuestión de vida o muerte como la habilidad de mando y la puntería certera. La misma experiencia había aconsejado montar todo el armamento para tiro de-



Heinkel He-51, caza alemán empleado por los nacionales al principio de la guerra civil.



FIAT CR. 32, caza italiano de las fuerzas nacionales.

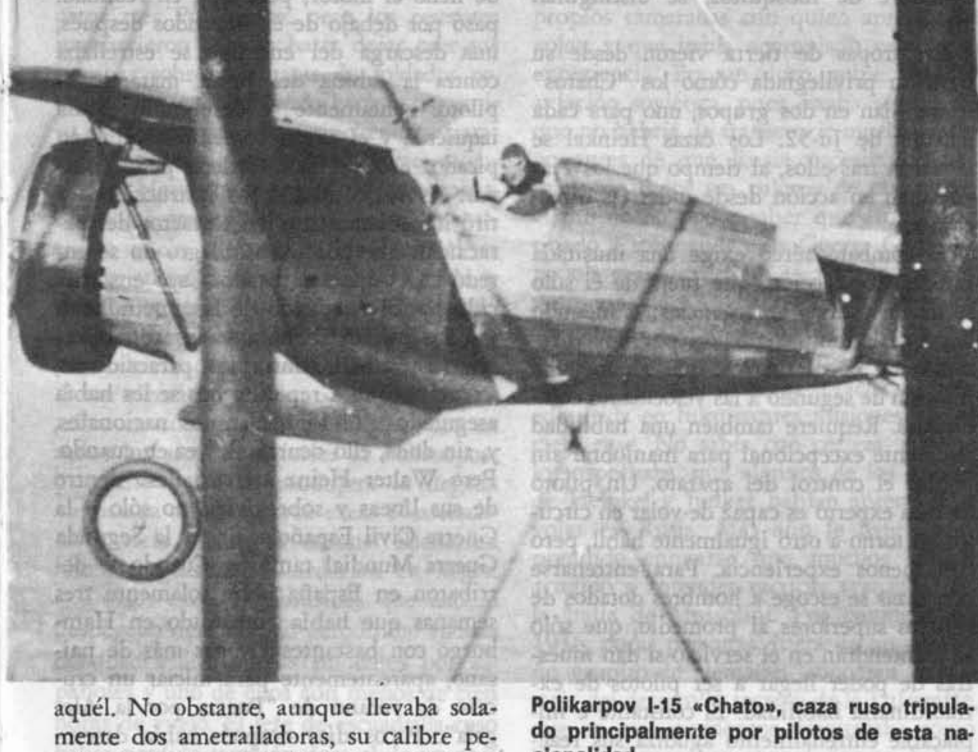
lantero en la dirección del vuelo, porque estaba comprobado que era mucho más fácil apuntar el avión que el cañón. Lo cual, por supuesto, tenía también sus desventajas: el avión no podía replicar a un ataque por la cola, y dos o más cazas que atacasen a un tiempo el mismo objetivo tenían que volar en rumbos peligrosamente convergentes. Pero era forzoso aceptar tales limitaciones a cambio de una mayor precisión.

Al menos la mitad de los tripulantes, tanto de cazas como de bombarderos, iban a experimentar por primera vez un duelo aéreo, y para algunos no habría segunda vuelta. La mayoría de los pilotos españoles no habían aprendido a volar hasta después de empezada la guerra, y se enfrentaban con pilotos de caza muy bien entrenados y especialmente escogidos de las Fuerzas Aéreas Soviéticas. Por otra parte, los Fiat CR-32 iban pilotados por miembros igualmente destacados de la *Regia Aeronautica,* la aviación italiana, y los tripulantes germanos de los Ju-52 y He-51 constituían la flor y nata de la Luftwaffe.

Los bombarderos alemanes alcanzaban una velocidad máxima de 290 Km/h. y un techo de unos 6.000 metros. Podían transportar hasta una tonelada de bombas y estaban equipados con tres ametralladoras. Los cazas diferían mucho entre sí: el He-51 tenía una velocidad máxima de 330 Km/h. y un techo de unos 7.500 metros, poca cosa frente a los "Chatos" Polikarpov I-15, cuarenta kilómetros por hora más veloces y con dos mil cien metros más de techo. También en armamento era inferior el Heinkel, con dos ametralladoras, contra las cuatro del "Chato". El CR-32 italiano era ligeramente más rápido que el "Chato", pero de ascensión menor y más lenta: su techo era de 9.000 metros, frente a los 10.000 de aquél. No obstante, aunque llevaba solamente dos ametralladoras, su calibre pesado de 12,7 mm. podía hacer casi tanto daño como las cuatro rusas, de 7,62 mm.

Llegada su escuadrilla a una altitud segura, el comandante ruso la dirigió, aún ascendiendo, a la zona en que se le había dicho que estarían probablemente los bombarderos. Por entonces, los aviones no iban aún equipados con radio, y una vez en el aire los pilotos no recibían más indicaciones que las órdenes del jefe de patrulla, transmitidas mediante señales con el brazo o manipulaciones convenidas del avión.

Ambos grupos se avistaron prácticamente en el mismo instante. El comandante ruso descubrió dos grupos de Ju-52 muy por debajo de él —los bombarderos volaban a unos mil metros, seguros de la existencia de artillería antiaérea en la zona— y al mismo tiempo uno de los pilotos de los He-51 descubrió a los temidos "Chatos" por lo menos a mil qui-



Polikarpov I-15 «Chato», caza ruso tripulado principalmente por pilotos de esta nacionalidad.

nientos metros por encima; así lo señaló a su propio jefe de escuadrilla, quien inmediatamente hizo dar a sus aviones una serie de virajes ascendentes en espera de ver qué hacían los "Chatos".

El jefe ruso sabía el orden de prioridades: primero, los bombarderos, y después, los cazas. Dio la orden de ataque y empezó a descender. El bombardero del Junkers de cabeza fue el primero en divisar a los cazas rusos y dio el aviso, mientras apuntaba contra ellos su ametrallador. El segundo ametrallador se preparó asimismo, y el piloto alzó la vista, pero mantuvo la misma altura y dirección.

Ya a medio camino hacia los bombarderos, con los montantes chirriando, el jefe ruso vio la segunda brigada de Ju-52 a unos cinco kilómetros y rápidamente buscó su escolta. Muy por encima de ellos, tan lejos que no parecían sino un

enjambre de mosquitos, se distinguían los Fiat.

Las tropas de tierra vieron desde su posición privilegiada cómo los "Chatos" se dividían en dos grupos, uno para cada patrulla de Ju-52. Los cazas Heinkel se lanzaron tras ellos, al tiempo que los Fiat entraban en acción desde todas las direcciones.

El combate aéreo exige una inusitada rapidez de reacción, que fuera de él sólo se da en escasas emergencias: a menudo hay que evitar la colisión por una diferencia de pocos metros, que supone una fracción de segundo a las velocidades combinadas. Requiere también una habilidad realmente excepcional para maniobrar sin perder el control del aparato. Un piloto de caza experto es capaz de volar en círculos en torno a otro igualmente hábil, pero con menos experiencia. Para entrenarse con cazas se escoge a hombres dotados de reflejos superiores al promedio, que sólo se mantendrán en el servicio si dan muestras de poder llegar a ser pilotos de extraordinaria habilidad. El constante e implacable entrenamiento agudiza sus reacciones, horas y horas de práctica en picado y tiro contra lonas blancas en tierra o mangas remolcadas los adiestran en el difícil arte de la artillería aérea, duelos simulados frente a pilotos expertos les permiten cometer errores que serían fatales en la acción, y el vuelo con la misma patrulla y, sobre todo, con un jefe, les enseña a mantenerse en formación cerrada. Pero nada de eso se puede comparar con el acicate que supone el peligro de una lucha real a vida o muerte, en la que una decisión equivocada, una reacción lenta, un giro torpe con pérdida de altitud significan el final instantáneo.

El bombardeo del primer Ju-52 vio las llamas chispeantes de las cuatro ametralladoras del caza ruso que se aproximaba, pero esperó, tal y como se le había enseñado, a que el atacante estuviera dentro del radio de tiro para dispararle entonces una larga salva que le pareció alcanzaba de lleno el motor, pero que, en realidad, pasó por debajo de él. Segundos después, una descarga del enemigo se estrellaba contra la cabina del Ju-52, matando al piloto. Lentamente se desprendió el ala izquierda y el avión comenzó a girar en picado. Sólo el bombardero pudo escapar. Asustado, olvidó las instrucciones y tiró inmediatamente del extractor del paracaídas, que por puro milagro no se enredó en el aparato tocado. Cayó ensordecido por el estruendo de las ametralladoras. Le habían dicho que los republicanos disparaban contra los paracaidistas, lo mismo que a republicanos se les había asegurado que lo hacían los nacionales, y, sin duda, ello ocurría de vez en cuando. Pero Walter Heinz aterrizó ileso dentro de sus líneas y sobreviviría no sólo a la Guerra Civil Española, sino a la Segunda Guerra Mundial también. Cuando le derribaron en España hacía solamente tres semanas que había embarcado en Hamburgo con bastantes jóvenes más de paisano, aparentemente para iniciar un crucero de verano de "Fuerza por la Alegría". Pocos días después había desembarcado en Sevilla, donde le recibieron como a un héroe.

El piloto ruso que le derribó también había llegado en barco, aunque en este caso a Barcelona, procedente de Leningrado, siendo igualmente recibido como salvador. Era su tercer duelo en el aire y en menos de una hora de combate había aprendido más que en todas sus horas y horas de entrenamiento en Rusia. Seis meses después, con ocho derribos acreditados, regresaría a su patria para transmitir sus conocimientos a pilotos de caza más jóvenes que unos años más tarde habrían de enfrentarse a aviadores alemanes igualmente instruidos por veteranos de la Guerra Civil Española.

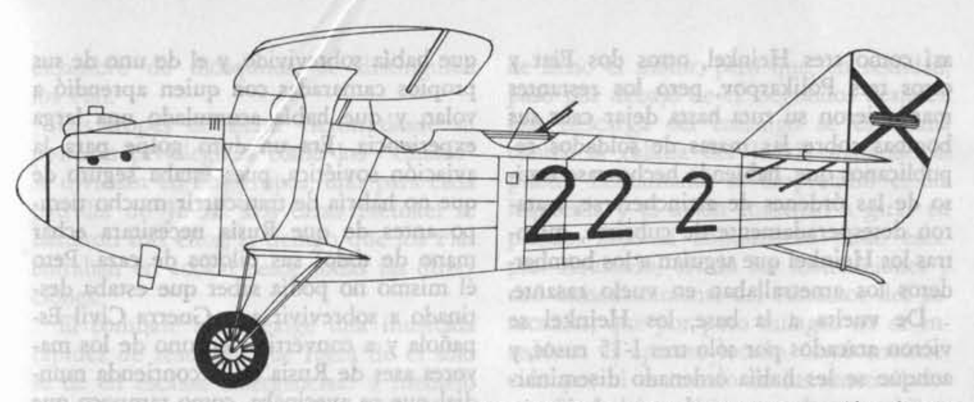
Dos de los bombarderos Ju-52 tripulados por españoles fueron derribados, así como tres Heinkel, otros dos Fiat y otros tres Polikarpov, pero los restantes mantuvieron su ruta hasta dejar caer sus bombas sobre las masas de soldados republicanos que, habiendo hecho caso omiso de las órdenes de atrincherarse, trataron desesperadamente de cubrirse, mientras los Heinkel que seguían a los bombarderos los ametrallaban en vuelo rasante.

En 1936 eran pocos los que en Alemania conocían los progresos que estaba consiguiendo la Luftwaffe en España.

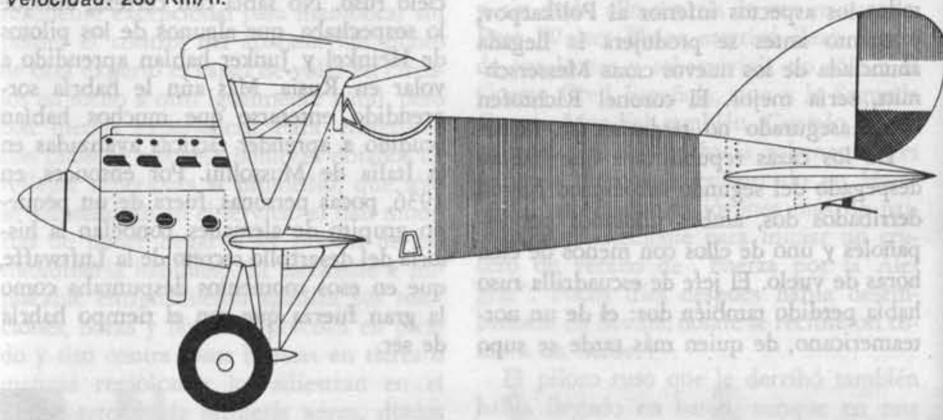
De vuelta a la base, los Heinkel se vieron atacados por sólo tres I-15 rusos, y aunque se les había ordenado diseminarse para regresar en vuelo muy bajo, resultó derribado otro de ellos. El comandante alemán decidió no meterse en detalles en su informe; el Heinkel era en todos los aspectos inferior al Polikarpov, y cuanto antes se produjera la llegada anunciada de los nuevos cazas Messerschmitt, sería mejor. El coronel Richtofen había asegurado no tardarían en llegar.

De los cazas republicanos que habían despegado del segundo aeródromo fueron derribados dos, ambos pilotados por españoles y uno de ellos con menos de cien horas de vuelo. El jefe de escuadrilla ruso había perdido también dos: el de un norteamericano, de quien más tarde se supo que había sobrevivido, y el de uno de sus propios camaradas con quien aprendió a volar, y que había acumulado una larga experiencia. Era un duro golpe para la aviación soviética, pues estaba seguro de que no habría de transcurrir mucho tiempo antes de que Rusia necesitara echar mano de todos sus pilotos de caza. Pero él mismo no podía saber que estaba destinado a sobrevivir a la Guerra Civil Española y a convertirse en uno de los mayores ases de Rusia en la contienda mundial que se avecinaba, como tampoco que algunos de los pilotos alemanes vivirían también para utilizar la práctica ahora adquirida en fulminantes misiones por el cielo ruso. No sabía con certeza, aunque lo sospechaba, que algunos de los pilotos de Heinkel y Junker habían aprendido a volar en Rusia. Más aún le habría sorprendido enterarse que muchos habían acudido a aprender tácticas avanzadas en la Italia de Mussolini. Por entonces, en 1936, pocas personas, fuera de un pequeño grupito de alemanes, conocían la historia del desarrollo secreto de la Luftwaffe, que en esos momentos despuntaba como la gran fuerza que con el tiempo habría de ser.

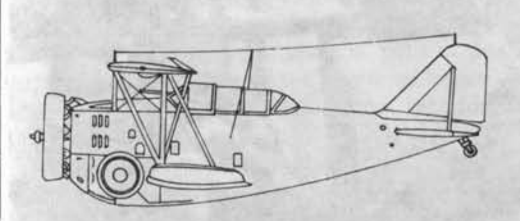


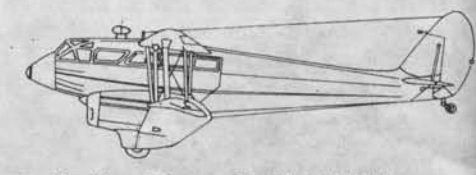


C. A. S. A. Breguet XIX. *País de fabricación:* España. *Tipo:* bombardero-avión de reconocimiento.
Número de unidades que intervinieron: 64 aviones nacionales y 47 republicanos.
Armamento: tres o cuatro ametralladoras Vickers de 7,7 mm. *Carga de bombas:* 440 Kg.
Velocidad: 230 Km/h.



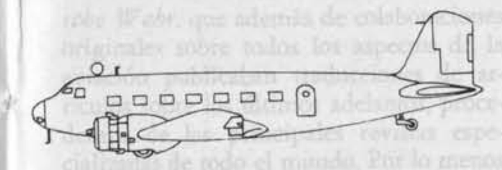
Hispano-Nieuport 52-CI (Nieuport-Delage NiD 52 C1). *País de fabricación:* España.
Tipo: caza. *Número de unidades que intervinieron:* 20 aviones republicanos y 13 nacionales. *Armamento:* dos ametralladoras Vickers de 7,7 mm. *Velocidad:* 270 Km/h.



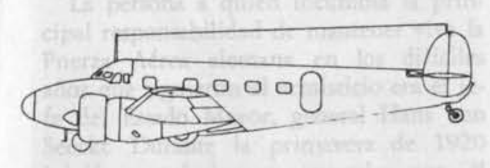


C. C. F. G. 23 (Grumman FF-1). *País de fabricación:* Canadá. *Tipo:* caza. *Número de unidades que intervinieron:* 40.
Armamento: tres ametralladoras Browning de 7,7 mm. *Carga de bombas:* 45 Kg.
Velocidad: 335 Km/h.

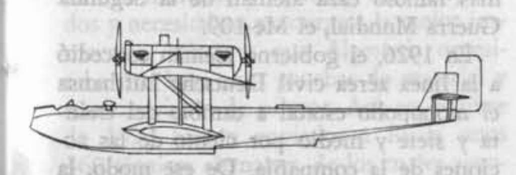
De Havilland Dragon Rapide D.H.89A y D.H.89M. *País de fabricación:* Gran Bretaña. *Tipo:* transporte general-bombardero de reconocimiento. *Número de unidades que intervinieron:* 3 D.H.89M, 1 D.H.89A, 3 aviones nacionales y 1 republicano, que fue capturado posteriormente. *Armamento (versión militar):* Tres ametralladoras Vickers de 7,7 mm. *Carga de bombas:* 120 Kg. *Velocidad* 250 Km/h.



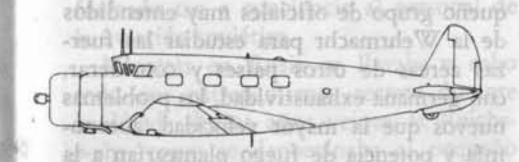
Douglas DC-2. *País de fabricación:* EE. UU. *Tipo:* transporte-bombardero. *Número de unidades que intervinieron:* 3 aviones republicanos y 2 nacionales. *Armamento:* portabombas improvisados. *Velocidad:* 340 Km/h.



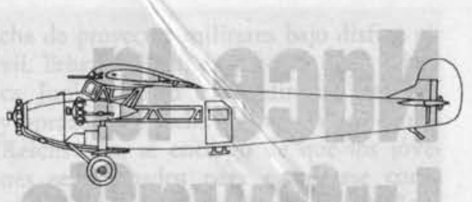
Lockheed Electra. *País de fabricación:* EE. UU. *Tipo:* transporte. *Número de unidades que intervinieron:* desconocido. *Armamento:* ninguno. *Velocidad:* 345 Km/h.



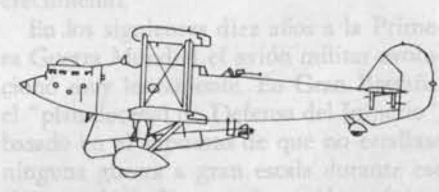
C. A. S. A. Dornier "Wal". *País de fabricación:* España. *Tipo:* hidroavión. *Número de unidades que intervinieron:* 6 nacionales y 9 republicanas. *Armamento: (versión militar):* una ametralladora Darme, una ametralladora Mauser. *Velocidad:* 225 Km/h.



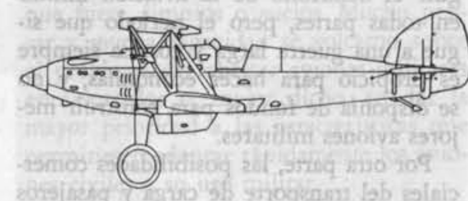
Vultee V-1A. *País de fabricación:* EE. UU. *Tipo:* avión de reconocimiento-bombardero. *Número de unidades que intervinieron:* 7 aviones republicanos y 1 nacional. *Armamento:* diversos portabombas y emplazamientos de ametralladoras improvisados. *Velocidad:* 365 Km/h.



Fokker F. VII. *País de fabricación:* España. *Tipo:* transporte-bombardero. *Número de unidades que intervinieron:* 5. *Armamento:* portabombas improvisados. *Velocidad:* 210 Km/h.



C. A. S. A. Vickers "Vildebeest". *País de fabricación:* España. *Tipo:* bombardero-bombardero con torpedos. *Número de unidades que intervinieron:* 20 aviones terrestres y 6 de la Flota, todos republicanos. *Armamento:* 1 ametralladora Vickers de 7,7 mm., 1 ametralladora. Lewis de 7,7 mm y un torpedo de 18 pulgadas o 500 Kg. de bombas. *Velocidad:* 220 Km/h.



Hawker "Fury". *País de fabricación:* España. *Tipo:* caza. *Número de unidades que intervinieron:* 3 aviones republicanos. *Armamento:* dos ametralladoras Vickers de 7,92 mm. *Velocidad:* 335 Km/h.

Nace la Luftwaffe

La Primera Guerra Mundial presenció la evolución del aeroplano, que pasó de ser poco más que un juguete a un arma imprescindible en todo ejército. Quizá pensemos que habría sido lógico proseguir el desarrollo de la aviación militar en todas partes, pero el período que sigue a una guerra larga y costosa siempre es propicio para hacer economías, y no se disponía de fondos para construir mejores aviones militares.

Por otra parte, las posibilidades comerciales del transporte de carga y pasajeros aseguraban la mejora constante de la aviación civil. Su uso en Alemania había comenzado ya antes de acabar la guerra, pero por el Tratado de Versalles se prohibió a los alemanes tener fuerzas aéreas y construir aviones de cualquier tipo. La factoría Junkers se trasladó a Danzig, y al igual que otros fabricantes bélicos: Heinkel, Dornier, Focke-Wulf, no pudo reemprender la producción hasta 1922, año en que los aliados permitieron a Alemania construir aviones civiles. Surgieron entonces nuevos diseñadores jóvenes, como Willy Messerschmitt, creador de M-17, monoplano biplaza que daría origen al más famoso caza alemán de la Segunda Guerra Mundial, el Me-109.

En 1926, el gobierno alemán concedió a la línea aérea civil Deutsche Lufthansa el monopolio estatal a cambio del treinta y siete y medio por ciento de las acciones de la compañía. De ese modo, la Wehrmacht pudo mantener a escondidas un esqueleto de Fuerza Aérea alemana. Amparándose en asociaciones de Viejos Camaradas, los ex pilotos mantenían contactos entre sí abiertamente. Con mayor disimulo, algunos se reunían con un pequeño grupo de oficiales muy entendidos de la Wehrmacht para estudiar las fuerzas aéreas de otros países y considerar, con germana exhaustividad, los problemas nuevos que la mayor velocidad, autonomía y potencia de fuego plantearían a la guerra aérea. Tanto las reuniones públicas y preanunciadas como las clandestinas tenían lugar en la *Flugverbandhaus*, de Berlín, y allí mismo se entablaban contactos y se reclutaba a miembros de los clubs de planeadores y de vuelo aficionado. Se editaban dos revistas, *Die Luftwach* y *Deutsche Wehr*, que además de colaboraciones originales sobre todos los aspectos de la aviación publicaban traducciones de artículos sobre los últimos adelantos, procedentes de las principales revistas especializadas de todo el mundo. Por lo menos en dos ocasiones las traducciones alemanas contenían tal cantidad de nueva información, que fueron a su vez traducidas al inglés y publicadas en revistas técnicas norteamericanas.

La persona a quien incumbía la principal responsabilidad de mantener viva la Fuerza Aérea alemana en los difíciles años que siguieron al armisticio era el jefe del Estado Mayor, general Hans von Seeckt. Durante la primavera de 1920 inició negociaciones personales con el comisario de Guerra soviético, un realista como él, cuyo nombre era León Trotsky. Rusos y alemanes tenían muchas cosas que intercambiar, ya que los soviéticos habían perdido a la mayoría de sus militares y técnicos más preparados y necesitaban procurarse la mejor instrucción, mientras que Alemania necesitaba una base para pruebas de material y entrenamiento de pilotos. Así, en octubre de 1922 fueron enviados a Rusia unos 360 técnicos alemanes, de los cuales aproximadamente 200 eran expertos en todos los aspectos de la guerra aérea. Muchos se harían después famosos en la Luftwaffe, como Student, Kesselring, Sperrle y Stumpff, que en años posteriores se arrepentirían, sin duda a menudo, de haber formado tan a conciencia al personal de la aviación soviética.

Mientras en Rusia se llevaba a cabo todo este entrenamiento secreto durante la década de los años veinte, la Reichswehr, como se denominaba al pequeño ejército posbélico de Alemania, se afanaba en burlar las limitaciones del Tratado de Versalles. Solapadamente, el general Von Seeckt fue ocupando los puestos clave de la Lufthansa con hombres escogidos, deshaciéndose al mismo tiempo de cuantos desaprobaban la puesta en marcha de proyectos militares bajo disfraz civil. Erhard Milch, ex gerente de la fábrica Junkers, pasó a ser director gerente, y operando estrecha y ocultamente con la Reichswehr, se encargó de que los jóvenes seleccionados para entrenarse como pilotos en las cuatro escuelas de la Lufthansa aprendieran también técnicas de combate aéreo, procedimientos de bombardeo y otras materias puramente militares, asegurando así para la patria una reserva de pilotos militares en continuo crecimiento.

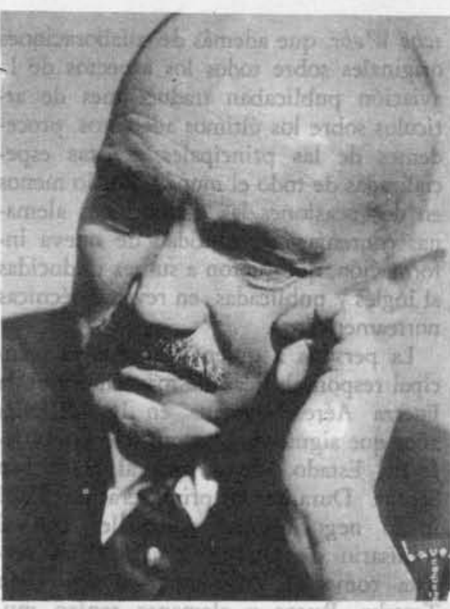
En los siguientes diez años a la Primera Guerra Mundial el avión militar evolucionó muy lentamente. En Gran Bretaña, el "plan decenal de Defensa del Imperio", basado en el supuesto de que no estallase ninguna guerra a gran escala durante ese tiempo, dedicaba una inversión mínima al armamento defensivo y nula al ofensivo. Para la diminuta RAF significaba no fabricar ningún nuevo avión operativo.

En cambio, en Alemania, a la que se privó de aviación militar y no se permitía mantener más que un ejército simbólico, existía la idea decidida de superar esta forzosa limitación por los medios que fuera, limpios o sucios. Mucho pensar y mucha sagacidad se volcaron sobre el problema de fabricar aviones militares enmascarados o, mejor dicho, en dar la mayor prioridad a las características que permitiesen adaptar rápidamente los aviones civiles a su uso militar.

Junkers, especializado en aviones comerciales espaciosos, era la firma idónea para producir bombarderos prototipo.

El Ju-52, el más célebre de todos los bombarderos alemanes, estaba ya diseñado en versión monomotor en 1928, y voló en octubre de 1930. En sólo dieciocho meses se diseñó, fabricó y probó una versión trimotor, el Ju-52/3m. Fue un gran éxito, y pronto estuvo en servicio como avión de carga y pasajeros por todo el mundo. La versión militar, estrenada en la Guerra Civil Española, resultaría inestimable en muchos aspectos, siendo


El profesor Ernst Heinkel.


Claudius Dornier.


Hugo Junkers.

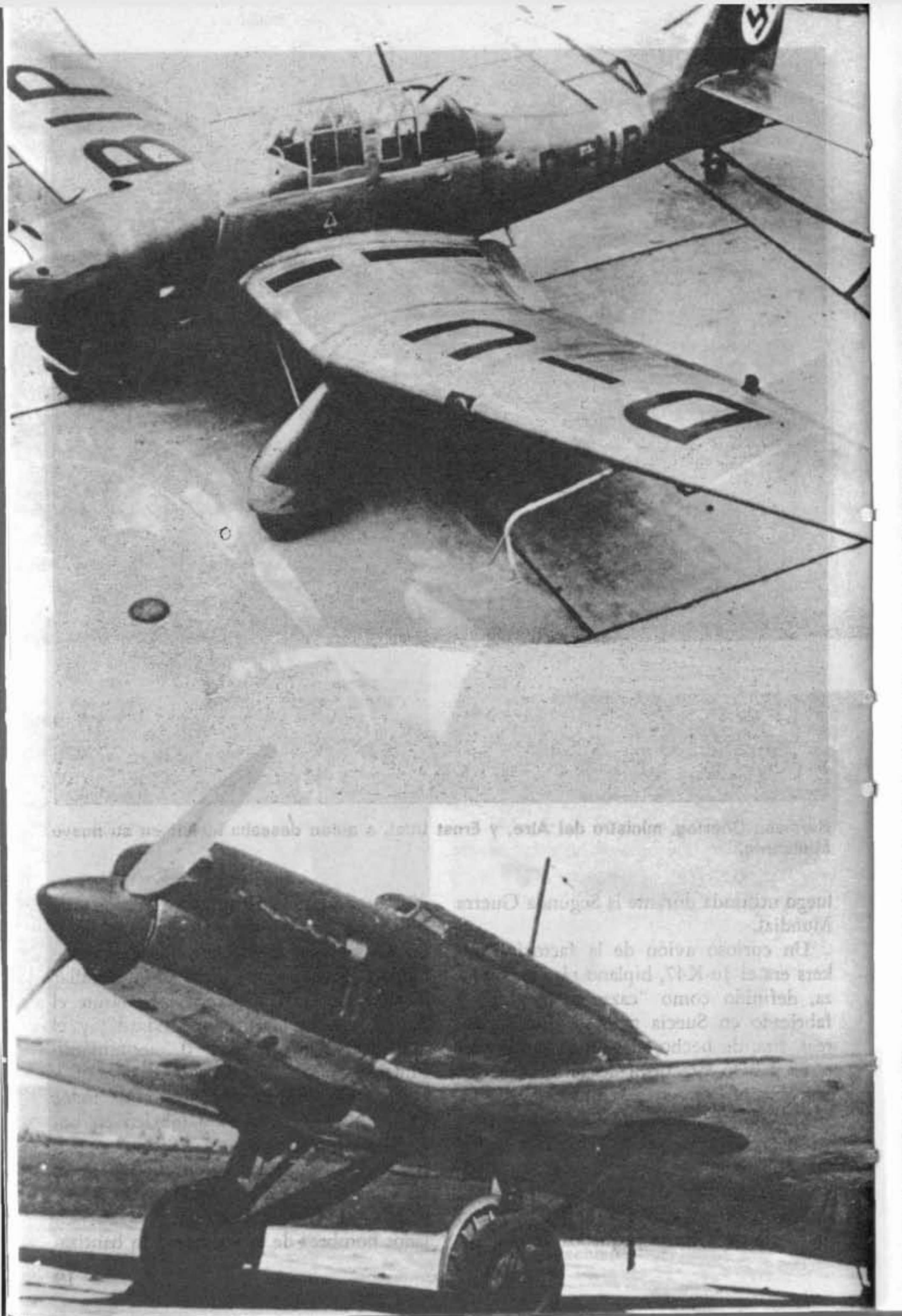

Willy Messerschmitt.


Hermann Goering, ministro del Aire, y Ernst Udet, a quien deseaba incluir en su nuevo Ministerio.

luego utilizada durante la Segunda Guerra Mundial.

Un curioso avión de la factoría Junkers era el Ju-K47, biplano rápido, biplaza, definido como "caza interceptor" y fabricado en Suecia para sus fuerzas aéreas. Era, de hecho, el primer bombardero en picado, precursor del temible Ju-87, *Sturzkampfflugzeug,* el Stuka.

También Ernst Heinkel colaboró estrechamente con la Reichswehr, fabricando numerosos aparatos "civiles" y "deportivos" susceptibles de ser adaptados a uso militar. A finales de los años 1920 sacó una serie de aviones pequeños, muy aerodinámicos, que constituirían el modelo de sus cazas. Dos jóvenes ingenieros aeronáuticos de gran talento, los hermanos Günter, Siegfried y Walther, al estallar la Guerra Civil Española, diseñaron el He-51, el caza alemán "standard", y el bombardero ligero He-70, aerodinámicamente muy adelantado a su época y uno de los aviones más bonitos de todos los tiempos. Se diseñó y fabricó en poco más de seis meses, realizando su primer vuelo en diciembre de 1932. Durante el año siguiente estableció ocho récords internacionales de velocidad, y los regocijados hombres de la Lufthansa lo bautiza-



ron con el nombre de "Blitz". Para sostener la ficción de que se trataba de un avión comercial, lo pusieron en servicio durante unos meses como transporte de correo y de cuatro pasajeros, aunque prácticamente no había sitio para el equipaje y a los pasajeros había que seleccionarlos cuidadosamente para que cupiesen en asientos no más holgados que los de un coche de carreras.

Claudius Dornier fabricaba muchos aviones civiles, que después, con leves cambios, pasarían a ser aviones de guerra: el primero, el monoplano bimotor Dornier Wal, se convertiría en bombardero hidroavión; al monoplano de ala alta Do-F, equipado, como el anterior, con motores ingleses construidos en Alemania bajo licencia y poco convincentemente descrito como transporte de carga para los ferrocarriles alemanes, se le instalaron subrepticiamente emplazamientos de cañones y portabombas. Pero el más famoso de sus modelos sería el Do-17, llamado "El Lápiz Volador" por su esbeltez. Originalmente se construyó para la Deutsche Lufthansa como avión rápido de correo capaz de llevar también seis pasajeros, pero al igual que en el caso del He-70, los pasajeros, a más de flacos, tenían que ser muy ágiles, y la Lufthansa se vio obligada a rechazarlo. No obstante, el Ministerio del Aire, que andaba en pos de un bombardero medio y rápido, decidió estudiar el Do-17 y encargó la construcción de prototipos. El bombardero resultante demostraría sus cualidades en España.

La subida de los nazis al poder cortó en seco el entrenamiento secreto de los aviadores alemanes en Rusia, pero el amigo de Hitler, Benito Mussolini, vino a llenar el hueco, permitiendo a los pilotos alemanes que recibieran instrucción avanzada con su *Regia Aeronautica*,

Arriba: **El temido JU-87 «Stuka», bombardero en picado.** Abajo: **El bombardero ligero Heinkel He-70.**

por entonces probablemente la fuerza aérea más eficiente y moderna del mundo. Esta vez la mascarada consistió en disfrazar a los jóvenes alemanes de soldados tiroleses hasta cruzar la frontera italiana, donde se les vestía de uniforme de la Fuerza Aérea italiana. Reclutados entre los miembros más entusiastas de las Juventudes Hitlerianas, los pilotos de la Lufthansa con licencia ilimitada o los jóvenes locos por volar, estaban destinados a ser parte importante de la aviación alemana. Muchos alcanzarían la celebridad en la Segunda Guerra Mundial, y uno de ellos, que entonces contaba diecinueve años, Adolf Galland, sería el más famoso piloto alemán superviviente.

Día tras día practicaban, y en un curso trimestral aprendían a manejar aviones rápidos en vuelo rasante y mejoraban apreciablemente su puntería sobre blancos estacionarios. Así, a los pocos meses de su regreso a Alemania, la mayoría había ingresado en la Luftwaffe. Un número sorprendentemente elevado de estos aviadores sobrevivió a la Segunda Guerra Mundial, porque esta instrucción temprana les permitió ascender a oficiales antes de que las tornas se volvieran contra Alemania y los pilotos de la Luftwaffe sufrieran sus peores descalabros.

En marzo de 1935, Hitler declaró nulo el Tratado de Versalles. Se instauraba el servicio militar obligatorio y se decidía la creación de un ejército de doce cuerpos o treinta y seis divisiones tan pronto como fuera posible. Al mismo tiempo, la Luftwafe, que así se llamó a la nueva aviación, nacía con un total de 20.000 hombres y ya poseyendo 1.888 aviones. Se abrió una Escuela de Estado Mayor del Aire, se establecía un servicio especial de señales aéreas y el ala antiaérea de la Wehrmacht, *Fliegerabwehrkanonen*, abreviadamente "Flak", quedaba subordinado a la nueva Luftwaffe.

Este desafío descarado al Tratado de Versalles contaba con el apoyo de la inmensa mayoría del pueblo alemán, inclu-



Erchard Milch, director gerente de Lufthansa.



Adolf Galland durante la Segunda Guerra Mundial.

so de quienes odiaban a los nazis: la popularidad de Hitler nunca había sido mayor. El cargo civil de director general de Aviación recibió rango ministerial y Herman Goering fue nombrado *Reichs Luftfahrt Minister* (ministro de Tráfico Aéreo), con amplio presupuesto y poderes casi ilimitados. Fue un gesto grato al pueblo, porque Goering era muy conocido como as de la Primera Guerra Mundial, poseedor del *Pour le Merite*, la más alta condecoración alemana al valor, y último comandante de la famosa *Jagdeschwader* número 1 de Richthofen.

Uno de sus primeros actos fue la fusión de todos los clubs de vuelo y planeo independientes en un solo aeroclub oficial que facilitase entrenameinto militar a todos los pilotos. Organizó también un departamento técnico secreto, *C-Amt*, al que se confiaba la selección de aviones con destino a la nueva Luftwaffe. Un equipo de hombres encabezado por el profesor Willy Messerschmitt construyó un nuevo caza con el motor más potente de que Alemania disponía entonces, el Junker Jumo-21OA-610 CV. El Bf-109 original, armado con dos ametralladoras, fue evolucionando hasta llegar al Me-109B, de cinco cañones y 470 Km/h., que combatió en los dieciocho últimos meses de la Guerra Civil Española y fue el caza alemán "standard" de la Segunda Guerra Mundial, el caza fabricado en mayor número de todos los tiempos.

Goering mantuvo contactos con muchos de sus camaradas de la guerra, y algunos pasaban ahora a primer plano: Erhard Milch fue nombrado secretario de Estado para la Aviación; el general Walther Wever, jefe del Estado Mayor del Aire, y el general Stumpff, jefe de Personal. Pero el piloto que Goering más anhelaba para su nueva Luftwaffe no quería saber nada del asunto. Se trataba del célebre y popularísimo Ernst Udet, que, ingresado en la Fuerza Aérea Alemana en 1915, cuando apenas contaba diecinueve años, había mandado dos escuadrillas y derribado personalmente sesenta y dos aviones aliados, más que ningún otro piloto vivo, cifra únicamente superada por el legendario barón Manfred von Richthofen. Udet era totalmente apolítico; Goering le parecía un farsante y no quería nada con él. La único que le interesaba a Udet en la vida era pilotar aviones, y a excepción de una breve temporada que pasó en calidad de hombre de negocios tratando de fabricarlos, trabajó de doble en el cine como piloto acróbata de exhibición. Sin embargo, a pesar de sus continuas negativas. Goering siguió ofreciéndole puestos en su nuevo ministerio.

El 27 de septiembre de 1933, Udet visitó el campo de pruebas de la Curtiss-Wright en Buffalo para probar su último avión, el famoso "Hell Diver", que Goering le había encargado ensayar, para comprarlo si en su opinión podía serle útil a la naciente Luftwaffe. El avión resultó ser el mejor que había conocido hasta entonces, y mientras lo mantenía en picado agudo sin el menor desvío, uno de los hangares de tierra le recordó súbitamente a un barco. Estaba seguro de que con un avión así sería posible lanzarse desde una nube sobre un acorazado, arrojarle una gran bomba en cualquier punto clave y dar media vuelta antes de que nadie de a bordo tuviese tiempo de hacer un solo disparo. Pero era obvio que eso mismo se les habría ocurrido ya a las autoridades norteamericanas, y que jamás concederían permiso de exportación; menos aún con destino a la Alemania nazi. Claro está que nada se perdía por intentarlo.

"Les compro ése", les dijo a los encargados de Curtiss-Wright apenas puso pie en tierra.

"¿Nada más que uno, señor Udet?" Udet se echó a reír, pero en el tono de voz del encargado se advertía que su desilusión era sincera.

"¿A quince mil dólares? Sí, nada más que uno", insistió.

"Pero, señor Udet, si ya nos han ingresado treinta mil dólares en el banco." Goering había tomado sus precauciones.

Para mayor asombro de Udet, no se puso obstáculo alguno al envío de los aviones a Alemania, y tres meses después realizó una demostración ante una alta comisión del Ministerio del Aire. Por cuatro veces consecutivas descendió casi en vertical para girar ya a ras del suelo y elevarse como un cohete, pero en su entusiasmo sobrepasó su propia resistencia y al aterrizar tuvo que esperar unos minutos antes de poder salir de la cabina. Al hacerlo tenía tan mal aspecto, que allí mismo Erhard Milch decidió que un bombardero en picado que exigiese tal esfuerzo de un piloto de la talla de Udet no tenía futuro.

En el alto mando de la Luftwafe había diversidad de opiniones acerca del bombardero; el secretario del Aire, Milch, como hemos visto, se manifestó en contra, al igual que el jefe de la sección de desarrollo de la Oficina Técnica, comandante Wolfram Freiherr von Richthofen, primo del gran as alemán y encargado de estudiar las innovaciones surgidas en la guerra aérea. En su opinión, ningún avión de guerra podía volar durante cierto tiempo a menos de 1.800 metros sin ser derribado por el fuego antiaéreo terrestre, y dado que un bombardero en picado descendería a menos de la mitad de esa altura, sus posibilidades de éxito eran nulas. Pero a su superior el general Wever le había impresionado la calidad del avión de picado en vertical que Junkers fabricara en 1928 para la Fuerza Aérea Sueca, el K-47, y gracias a sus esfuerzos la Oficina Técnica siguió estudiando la idea.

Udet había sucumbido ya a las proposiciones de Goering cuando se dio cuenta de que no se adoptaría un bombardero en picado a menos que él estuviera allí para defender el proyecto contra los partidarios absolutos del bombardero horizontal. Nombrado coronel de la Luftwaffe y encargado de la Oficina Técnica, encontró en su archivo una instrucción firmada por Richthofen por la que se ordenaba el cese del proyecto del Ju-87. Canceló la orden y siguió adelante con el Ju-87 Stuka, destinado a revolucionar la guerra aérea en España y a convertirse en una de las más temibles armas de la Segunda Guerra Mundial.

Solución violenta

Pocos o ninguno de los aviadores extranjeros en España tenían idea clara de los motivos de la lucha ni exactamente quién luchaba contra quién. En esta ignorancia no eran, desde luego, los únicos, pues la situación española en 1936 era extraordinariamente complicada, y en aquellos momentos sólo podían ver las cosas claras quienes sustentaban ya desde antes una filosofía política concreta. A los pilotos de la Alemania nazi y la Italia fascista se les había dicho que iban a luchar contra el bolchevismo, a impedir la dominación rusa de España; pero sería ingenuo suponer que, excepto en casos muy contados, fuera ésa su motivación real al alistarse como voluntarios o, más exactamente, a no negarse cuando se les sugería la idea. Jóvenes activos y pilotos adiestrados para el combate sabían, como sabía casi todo el mundo, que una segunda Guerra Mundial era inevitable. Eran ambiciosos y aventureros, y les atraía la perspectiva de entrar en acción en la soleada España, así como del ascenso, la buena paga y la admiración y gratitud generales. Otro tanto podría decirse de los aviadores de la Rusia comunista, en quienes todos estos factores influían en la misma medida que el deseo de combatir contra el enemigo.

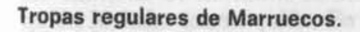
La Historia es un consenso convenido. Los historiadores, que pocas veces participan personalmente en los niveles de mando inferiores y que casi siempre describen lo ocurrido cuando ya se ha dispersado la humareda y la escena aparece engañosamente despejada, tienden a hacernos creer que los hombres que han llevado a cabo la lucha lo hacían como resultado de una elección cuidadosamente pensada. Ello, sin duda, es cierto en unos pocos, pero la mayoría de los presentes en el campo de batalla se encuentran a sí mismos empeñados en matar a otro hombre por efecto de una serie de accidentes, coincidencias y decisiones impulsivas.

Evidentemente, la geografía hizo que muchos tomaran partido por uno de los bandos, como consecuencia del lugar en que se encontraban al estallar la guerra; pero no ocurrió lo mismo con otros que, hijos de sus ideales, sufrieron las conse-



Algunos de los soldados alemanes e italianos que lucharon con los nacionales.





Tropas regulares de Marruecos.

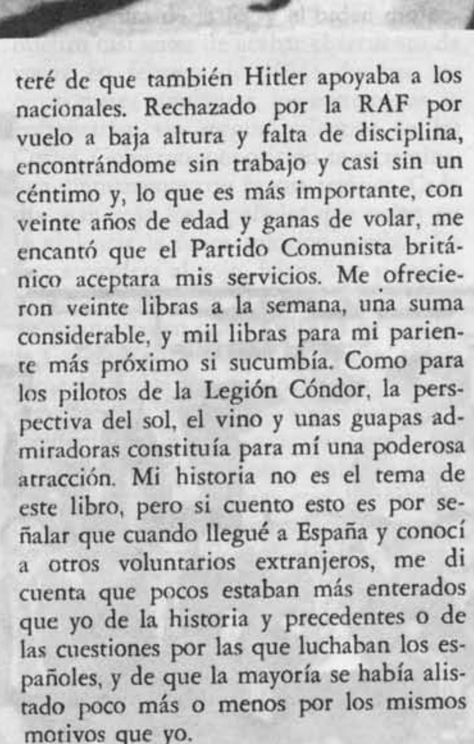
cuencias —gratas o ingratas— de profesarlos. En cuanto al elemento militar, puede decirse que una gran parte de la oficialidad estaba a favor de la sublevación, un grupo reducido se encontraba en contra y otro numeroso adoptaba una actitud pasiva o indecisa.

En cuanto a los extranjeros que lucharon a favor de la República, los hubo de todos los países y de todas las ideologías, que iban desde un izquierdismo acusado a un franco extremismo. La gran masa formaría dentro de las Brigadas Internacionales, bajo la batuta de la Komitern, que supo reunir a comunistas de todo el mundo —entre ellos los exiliados de países fascistas— junto con otros no comunistas, sin contar a los aventureros de difícil clasificación y gentes sin trabajo.

En el bando nacional, los extranjeros que intervinieron en la guerra pertenecían al voluntariado europeo, a los ejércitos regulares de Alemania e Italia y a la recluta entre los marroquíes, que acudieron en grandes oleadas, obedeciendo así a su innato espíritu guerrero.

En todo caso puede decirse que a los que pudieron alistarse en el bando que era de su agrado no carecieron de razones para hacerlo. Europa, y el mundo, en 1936, preludiaba un futuro volcán. No faltaron, repetimos, quien lo hizo por motivos a veces caprichosos; y éste fue mi caso.

Poco después de estallar la contienda, me alisté para volar como piloto de cazas en el bando republicano. Me había empujado a hacerlo el saber que Bruno Mussolini, hijo del dictador, que había descrito el bello espectáculo que proporcionaba la explosión de las bombas entre los nativos de Abisinia, volaba para los nacionales. Me pareció buena idea pilotar para el bando contrario, y aunque no sabía casi nada de las cuestiones en juego, mi elección se confirmó cuando me en-



teré de que también Hitler apoyaba a los nacionales. Rechazado por la RAF por vuelo a baja altura y falta de disciplina, encontrándome sin trabajo y casi sin un céntimo y, lo que es más importante, con veinte años de edad y ganas de volar, me encantó que el Partido Comunista británico aceptara mis servicios. Me ofrecieron veinte libras a la semana, una suma considerable, y mil libras para mi pariente más próximo si sucumbía. Como para los pilotos de la Legión Cóndor, la perspectiva del sol, el vino y unas guapas admiradoras constituía para mí una poderosa atracción. Mi historia no es el tema de este libro, pero si cuento esto es por señalar que cuando llegué a España y conocí a otros voluntarios extranjeros, me di cuenta que pocos estaban más enterados que yo de la historia y precedentes o de las cuestiones por las que luchaban los españoles, y de que la mayoría se había alistado poco más o menos por los mismos motivos que yo.

Mal equipados, pero resueltos, un grupo de voluntarios republicanos marchan a la guerra.

Hoy día creo que, si bien casi por accidente, escogí con acierto, pero creo también que no todo era blanco o negro; que hubo nobleza y heroísmo, crueldad y cobardía por ambos lados, como ha habido en todas las guerras. Por eso en este libro llamaremos republicanos a los seguidores del Gobierno y nacionales a los que se alzaron contra él. Me guardaré de emplear otras denominaciones.

El gobierno contra el que se alzaron los nacionales constituía la segunda tentativa española de República. Había durado cinco años, tres veces más que la primera República, instaurada sesenta años antes. En su corta vida de 1931 a 1936 había vivido dos elecciones generales y nada menos que veintiocho gobiernos diferentes. Primero una coalición socialista, que excluyó a su propia extrema izquierda, ha-

bía intentado gobierno tras gobierno hasta acudir finalmente al pueblo en 1933 y ser desbancada por una victoria aplastante de la derecha. Una coalición de derecha y centro probó entonces suerte con diversos gabinetes, sin conseguir más éxito que su predecesora.

Al estar en el poder, tanto la izquierda como la derecha habían atado corto a sus propios extremistas: los socialistas habían atacado duramente a anarquistas y comunistas, deportando bastantes de ellos sin proceso a la Guinea Española, y la coalición centro-derecha había sido igualmente enérgica con los que querían restaurar la monarquía de Alfonso XIII o establecer una dictadura como la anterior de Primo de Rivera.

Pero en un mundo en que la línea divisoria entre izquierdas y derechas se marcaba con sangre, no había lugar seguro para los moderados de ambas partes. En octubre de 1935 el Partido Comunista de España, siguiendo las órdenes de Stalin, se unió a los partidos de izquierda para constituir la agrupación conocida con el nombre de "Frente Popular". Ello significaba que en las siguientes elecciones generales, en febrero de 1936, comunistas, varias facciones de socialistas, republicanos y los partidos separatistas de Cataluña, Galicia y Vascongadas lucharían bajo una misma bandera contra una coalición de derechas, que en esta ocasión incluía a los monárquicos.

Las elecciones dieron una victoria apurada a las izquierdas, que se apuntaban 4.700.000 votos de un total de 9.200.000. Como sucede tan a menudo en una democracia, los escaños parlamentarios no reflejaban exactamente el resultado de la votación, ya que el Frente Popular consiguió 267 asientos en las Cortes y la coalición de derechas solamente 132. Como cada candidato representaba al Frente Popular en lugar de aparecer bajo la etiqueta de su propio partido, no es posible determinar qué parte del éxito correspondió a cada uno de los partidos de la izquierda. Por un acuerdo previo a la elección, los comunistas se adjudicaron dieciséis escaños, cifra que, desde luego, no habrían alcanzado en solitario, porque en marzo de 1936 su género de afiliados era muy exiguo y en las anteriores elecciones generales no habían conseguido más que un asiento. Falange Española era también un partido minoritario, con sólo un diputado en las disueltas Cortes. Contaban comparativamente con pocos seguidores: en Madrid, donde se les consideraba fuertes, se apuntaron solamente 5.000 de los 180.000 votos de la derecha. Comunistas y falangistas no adquirirían importancia hasta que, durante la pendiente hacia el caos de los Gobiernos posteriores a estas elecciones últimas, los jóvenes dieron la espalda a los antiguos partidos más o menos moderados.

La ruptura de la ley y el orden dio comienzo casi antes de acabar el recuento de votos, en febrero de 1936; durante los cinco meses siguientes, los extremistas se enfrentarían sin tregua, mientras en las Cortes, Gobierno y oposición se recriminaban mutuamente con fogosa retórica. Cada día eran más los españoles que veían en la violencia la única solución posible. En esta atmósfera al rojo, falangistas y comunistas vieron crecer sus filas. La Falange se organizaba en células, y antes de estallar la Guerra Civil asumió una postura abiertamente crítica frente a los demás partidos derechistas, y más enérgica aún contra los izquierdistas, estando a la orden del día los alborotos, discusiones y enfrentamientos. No menos vigorosas eran las tácticas de los comunistas. Convencidos de que sólo aumentando el desorden hasta el punto en que quedase bien patente la ineficacia del gobierno, se conseguiría enderezar las cosas, unos y otros mantenían prendida la mecha. Todos parecían estar de acuerdo en esto y no hubo que esperar mucho para que el derrumbamiento de la autoridad gubernamental fuese casi absoluto.

Los izquierdistas asesinaron a Calvo Sotelo, paladín del bloque nacional y acérrimo opositor del débil gobierno, lo que actuó como fulminante para desatar la Guerra Civil. (El Alzamiento, por lo demás, estaba ya decidido, pero el asesinato del ex ministro de Hacienda contribuyó, indudablemente, a afianzar la decisión de no posponerlo.)

El 16 de junio, Gil Robles, joven líder del partido que ostentaba la mayoría entre las derechas, la CEDA, denunció en las Cortes la anarquía reinante. Para demostrar su aserto daba una relación de las atrocidades que el llamado Gobierno Liberal no había sido capaz de reprimir en los cuatro meses transcurridos de su mandato: 269 asesinatos políticos y 1.287 atentados graves, 69 centros políticos arrasados, 169 iglesias quemadas, 10 periódicos saqueados y hasta 113 huelgas generales. Atribuyó todos esos hechos a los anarquistas y comunistas, acusándoles de intentar establecer una dictadura roja.

Varios grupos conspiraban para tomar el poder en el país: Largo Caballero, exaltado líder de los socialistas (le apodaban "el Lenin español"), declaró abiertamente que esperaría a que los republicanos hubiesen probado su impotencia ante el caos para entonces "hacerse cargo del gobierno"; Fal Conde dirigía a los carlistas, partido que quería restablecer la monarquía, pero con dinastía diferente, y cuyas milicias se entrenaban secretamente en los montes de Navarra en espera del momento más favorable para alzarse en armas; Antonio Goicoechea, líder de los monárquicos, que querían hacer volver al trono a Alfonso XIII, planeaba un golpe de Estado, respaldado por una sublevación del Ejército, o incluso una guerra civil, como él mismo declaró públicamente y con orgullo en septiembre



Contingente estadounidense de las Brigadas Internacionales.



Primo de Rivera.

de 1937. Había marchado a Italia en secreto, consiguiendo promesas de ayuda para su plan por parte de Mussolini. Pero el intento más serio era el de un pequeño grupo de oficiales del Ejército, pertenecientes todos a una organización secreta, la Unión Militar Española, cuyo objetivo era el de restaurar en España el orden y la disciplina mediante una dictadura militar. Entre sus miembros no contaban probablemente más de un diez o un quince por ciento de los oficiales en activo, pero sí muchos más, miles quizá, de oficiales retirados. El hombre más importante de la UME era el general Sanjurjo, autor de un anterior intento de sublevación frustrado, que, amnistiado tras cumplir parte de la condena que le fuera impuesta, vivía entonces en Portugal. Principal instigador en España era el general de Brigada Mola, trasladado del mando militar de Africa a Navarra. Antes de las elecciones, el general Sanjurjo viajó a Berlín, alojándose en el Kaiserhof, hotel reservado a los invitados del gobierno alemán. Allí le recibió el coronel Juan Beigbeder, agregado militar a la Embajada española, miembro de la UME, quien le presentó al almirante Canaris, jefe del Servicio alemán de Información Militar, por cuya gentileza pudo visitar una serie de fábricas de armamento.

Los vestigios del pasado monárquico son retirados para la apertura del primer Parlamento republicano el 14 de julio de 1931.

A lo largo de la Historia ha sido el temor común a Francia lo que más ha acercado políticamente a Alemania y España, en beneficio de cada una de las cuales redunda el que la otra no se alíe con Francia. Durante la Primera Guerra Mundial, Alemania ofreció a España Gibraltar y Portugal a cambio de su entrada en la guerra del lado de las Potencias Centrales. Acabada esa contienda, Alemania jugaría una baza importante en el desarrollo



Calvo Sotelo.



Gil Robles.



Antonio Goicoechea.

de la industria y comercio españoles. Los nazis, desesperadamente faltos de amigos y sin ambiciones en España, advirtieron, aun antes de subir al poder, lo conveniente que sería contar con un gobierno amigo en Madrid. El Partido Nazi estaba bien organizado entre los trece o catorce mil alemanes residentes en España, y una vez en el poder, estableció aquí unas cincuenta delegaciones del "Frente Alemán del Trabajo", generosamente dotadas de fondos.

Con extensa propaganda se difundía la idea de un "parentesco" hispano-alemán: en la gaceta oficial de la colonia alemana apareció un artículo publicado después en la prensa española, que entre otras cosas afirmaba: "España es un país con el que los alemanes nos sentimos particularmente unidos. El carácter germano y su fuerza creadora han dado su fisonomía distintiva a diversas regiones de la Península Ibérica. Desde los tiempos de la migración goda y la instauración sobre suelo español del imperio occidental de los vándalos, España ha conocido a muchos alemanes. Palacios e iglesias españoles son testimonio de la creación artística alemana..., alemanes fueron los científicos que acompañaron a los exploradores españoles, alemanes también los mineros que pusieron en explotación las riquezas del suelo hispano." El pueblo español se veía agraciado con grandes cantidades de esta pseudohistoria sin humor y sin tacto, principalmente por el sencillo recurso de sobornar a los periódicos españoles para que la publicasen. Pero estos intentos de aproximación no pasaron inadvertidos a los militares insatisfechos; si Alemania ofrecía pruebas concretas de su buena voluntad, era seguro que no caerían en saco roto.

Las dimensiones reales de la ayuda alemana a los nacionales se ocultaron por entonces con gran sigilo, pero gracias a los cientos de toneladas de documentos secretos del Ministerio de Asuntos Exteriores alemán que tropas norteamericanas descubrieron en 1945, ha sido posible rellenar bastantes lagunas. Aparte una o dos visitas semiprivadas a Alemania, como la del general Sanjurjo, el Gobierno alemán no participó en el propio montaje del Alzamiento, y la principal actividad que desarrollaba la eficiente red nazi en España era la de espiar a otros alemanes, incluido el embajador y toda su plantilla. Sin embargo, los nazis establecidos en España tenían conciencia del derrumbamiento de la autoridad que siguió a las elecciones de febrero y esperaban un golpe de Estado por parte de la derecha.

En julio de 1936 había en la España continental ocho divisiones de ejército, mandada cada una por un general. Había, además, una división de caballería y tres brigadas de montaña. Todas estaban mal entrenadas, mal equipadas y mal pagadas, en comparación con las dos divisiones del Ejército de Africa, integradas por tropas ligeras, móviles y muy bien entrenadas, dispuestas a entrar en acción en cualquier momento. De los generales de División con mando sólo dos se sublevarían: Franco, en Canarias, y Cabanellas, que mandaba la 5.ª División, en Zaragoza. El resto fue leal al Gobierno, incluido el general Gómez Morato, comandante supremo del Ejército de Africa.

Una de las primeras medidas adoptadas por el Gobierno republicano recién elegido fue la de intentar deshacerse de todo militar sospechoso de deslealtad, retirándole antes de tiempo o destinándole fuera de la Península. De estos últimos, el más destacado era el general Francisco Franco, a quien se envió a las islas Canarias. Hasta entonces, Franco no se había decidido a unirse a los implicados en el Alzamiento, pero el verse exiliado en el momento en que España le parecía peligrar ante los partidos extremistas de la izquierda le empujó a tomar una decisión favorable.

A primeros de junio quedaban esbozadas las líneas de acción y distribuidas las zonas: el propio Mola se alzaría con Navarra y tomaría la ciudad de Burgos; el general Villegas se haría cargo de Madrid; el general Cabanellas, de Zaragoza; el general Varela, de Cádiz; el general Carrasco, de Barcelona; el general Sali-



Emilio Mola.



El general Sanjurjo.



José Antonio Primo de Rivera.

El almirante Canaris.

Francisco Franco.

quet de Valladolid, y el general Goded, desterrado, al igual que Franco —en este caso, a las Baleares—, regresaría para tomar Valencia. Para la difícil tarea de dominar Sevilla se eligió al general Queipo de Llano, director general de los Carabineros; finalmente, el general Franco iría en avión de las Canarias a Marruecos para hacerse con el mando del Ejército de Africa. Tan pronto como se viese que el Alzamiento prosperaba, se traería de Lisboa al general Sanjurjo, aunque su papel exacto quedaba indefinido.

Sobre la fecha del levantamiento no conseguían ponerse de acuerdo los diversos grupos. Los carlistas, los monárquicos y la Falange insistían en obtener ventajas respectivas. Entretanto, aumentaba la violencia, sobre todo entre los Guardias de Asalto, la fuerza armada del Gobierno, y los falangistas. El asesinato de uno de éstos conducía casi siempre a las correspondientes represalias contra alguien del otro lado. Así, cuando Sáenz de Heredia, primo hermano de José Antonio, fue muerto por el teniente José Castillo, éste, automáticamente, pasó a ser hombre marcado. A las pocas semanas, el 12 de julio,

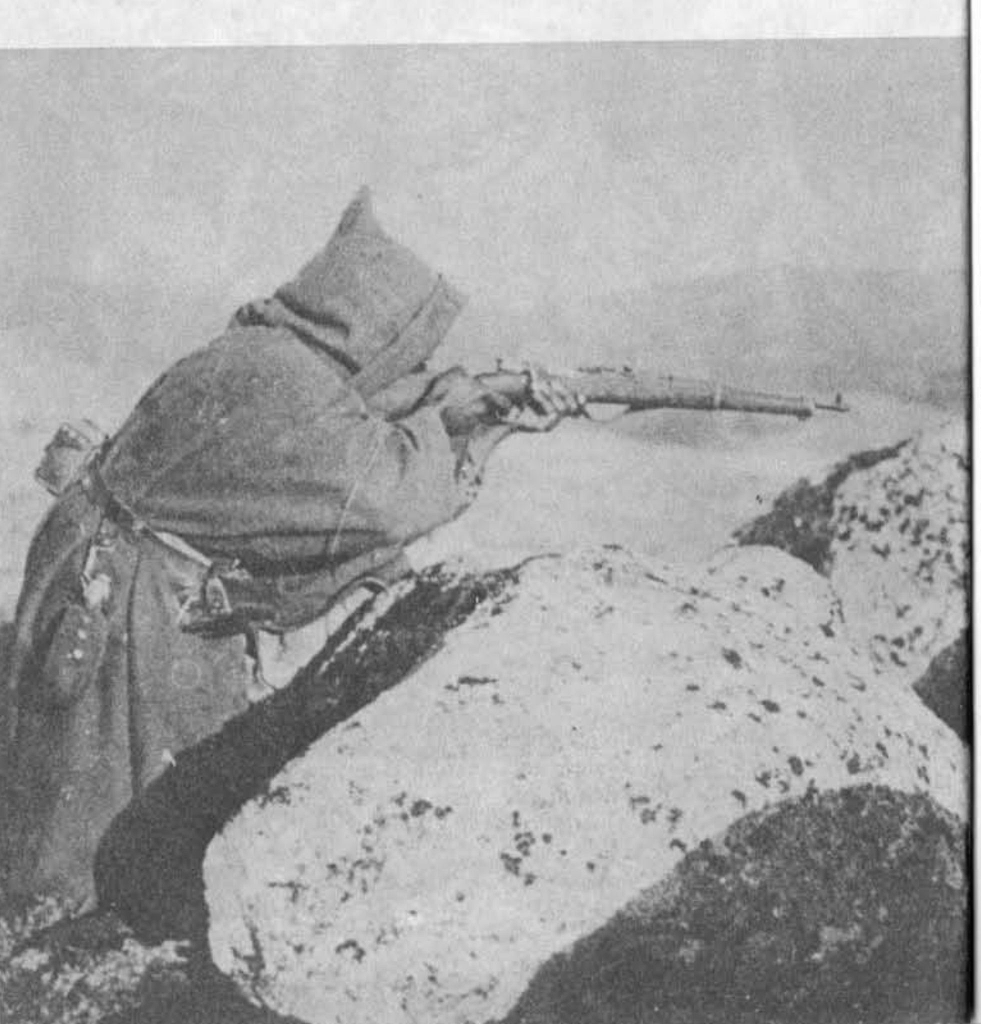


Arriba: **Escuadrón de caballería nacional en el frente de Valencia.** Abajo: **Tropas nacionales descansando durante un alto en el combate.** Derecha: **Voluntarios portugueses para los nacionales.**



cayó a tiros en plena calle; en represalia, a las tres de la madrugada del 13 de julio, los Guardias de Asalto se presentaron en casa de Calvo Sotelo, el líder monárquico de la oposición, se lo llevaron y le asesinaron. El general Mola señaló como hora cero la madrugada del sábado 18 de julio de 1936.

El alzamiento



Primer paso indispensable para derrocar al Gobierno español era hacerse con el Ejército de Africa, integrado por 24.471 hombres bien equipados y entrenados. Un grupo de oficiales iniciarían esta empresa el 18 de julio; luego tendrían lugar una serie de levantamientos simultáneos por toda la Península. Tan pronto como se controlase el Ejército de Africa, el general Franco, que mientras tanto se había asegurado las Canarias, volaría a Tetuán para tomar el mando.

Los generales confiaban en que la acción conjunta de las fuerzas sublevadas daría un triunfo rápido. Madrid y las restantes capitales caerían en cinco días, y la mayor parte del país estaría en sus manos en un par de semanas. En realidad, ciento cuarenta y una semanas sangrientas habían de transcurrir antes de la victoria final, y Madrid resistiría casi hasta el último momento.

Era tan imprescindible que el general Franco se hiciese con el Ejército de Africa, que se tomaron todas las precauciones posibles para que pudiese trasladarse de las Canarias a Tetuán en el momento crítico. Para no depender de la aviación española, el corresponsal en Londres de *A B C* contrató allí los servicios de una avioneta privada. Se trataba de un "Dragon Rapide", pilotado por un inglés, a quien se le dijo que su misión consistía en llevar a Canarias a un grupo de cuatro turistas y quedar allí a su disposición. Voló de Croydon a Las Palmas.

La ejecución de estas disposiciones finales hizo aumentar considerablemente el número de personas enteradas de la conspiración y por toda España corrieron rumores de una sublevación militar inminente. Entre las tareas más difíciles de los implicados estaba la de ocultar sus planes a los mandos leales al Gobierno, entre los que figuraban la mayoría de los doscientos generales del país. Mola le aseguró personalmente al general Batet,

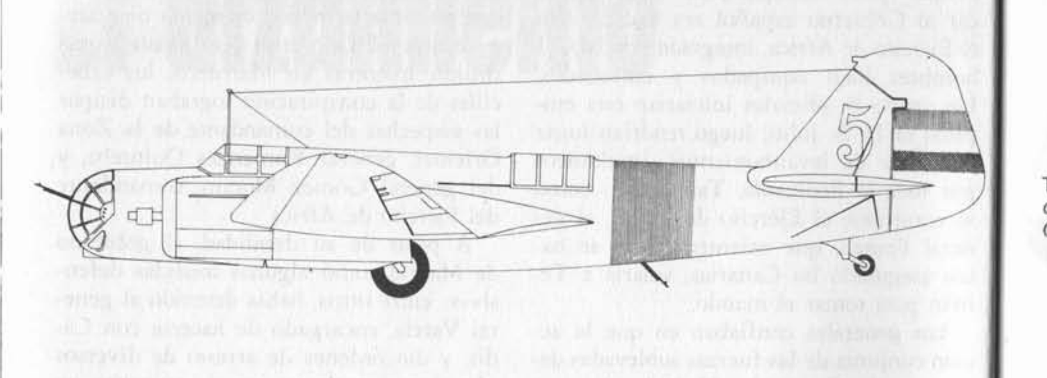
Un tirador de las tropas regulares.

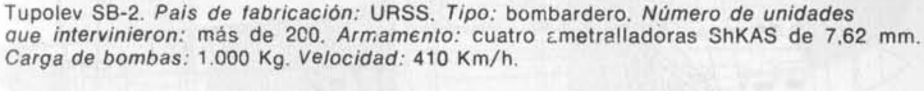
comandante de la 6.ª División de Burgos, que no tenía la menor intención de alzarse contra el Gobierno legalmente constituido, mientras en Marruecos los cabecillas de la conspiración lograban disipar las sospechas del comandante de la Zona Oriental, general Romerales Quintero, y del general Gómez Morato, comandante del Ejército de Africa.

A pesar de su debilidad, el gobierno de Madrid tomó algunas medidas defensivas: entre otros, había detenido al general Varela, encargado de hacerse con Cádiz, y dio órdenes de arresto de diversos oficiales sospechosos en el momento en que ocurriese un levantamiento.

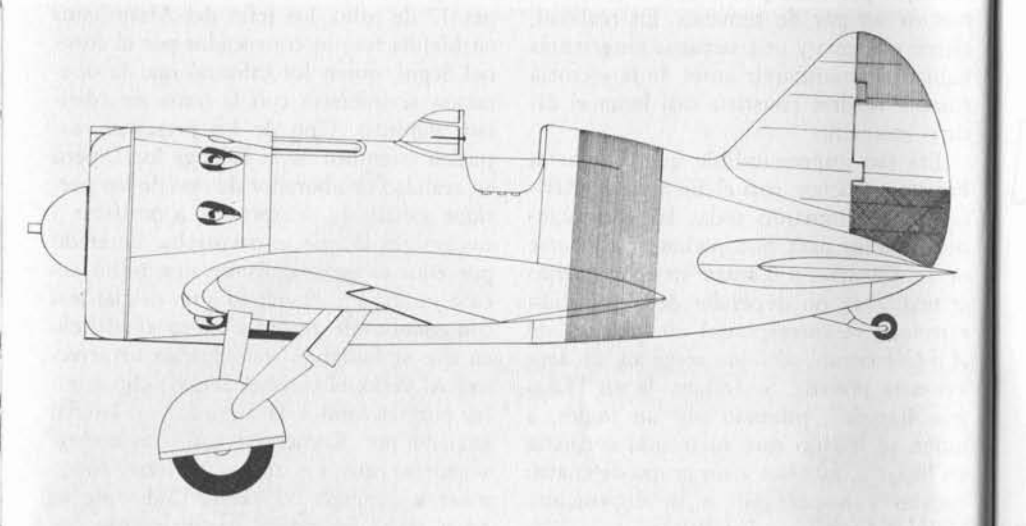
A primera hora de la mañana del viernes 17 de julio, los jefes del Alzamiento en Melilla fueron convocados por el coronel Seguí, quien les informó que la operación se iniciaría con la toma de edificios públicos. Uno de los presentes, supuesto miembro de la Falange local, pero en realidad colaborador de uno de los partidos socialistas, se apresuró a notificar a sus amigos lo que se preparaba. Enterado por ellos el general Romerales, tomó acción inmediata, enviando a un oficial leal con guardias de Asalto a rodear el edificio en que se hallaban reunidos los insurrectos. Al verlo, el coronel Seguí pidió auxilio por teléfono a la Legión, y el oficial enviado por Romerales, no atreviéndose a ordenar que sus tropas abrieran fuego sobre sus camaradas, cedió. Dado que ya no se podía retrasar el levantamiento, Seguí se presentó inmediatamente ante el general Romerales. Irrumpió en el despacho pistola en mano, exigiendo la dimisión inmediata de su superior. Con ese fatalismo tan frecuente en el carácter español, el general dimitió, siendo fusilado después.

Al amanecer del día 18, los insurrectos habían conseguido tomar las otras tres ciudades españolas de Marruecos: Larache, Tetuán y Ceuta, y Franco controlaba las Canarias. No se había registrado ningún alzamiento en la Península y el Go-

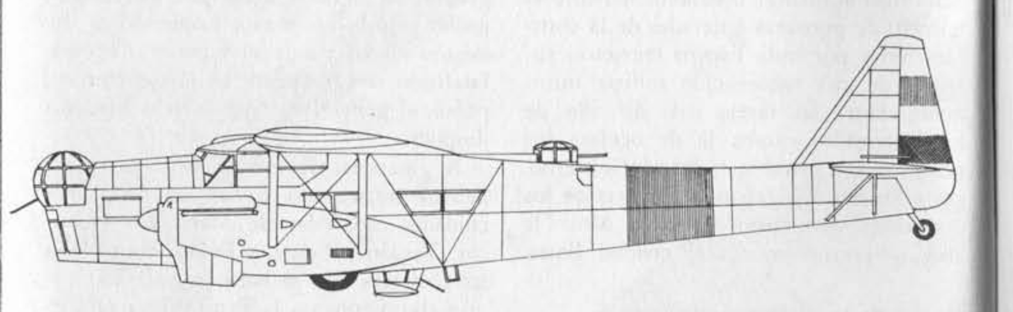




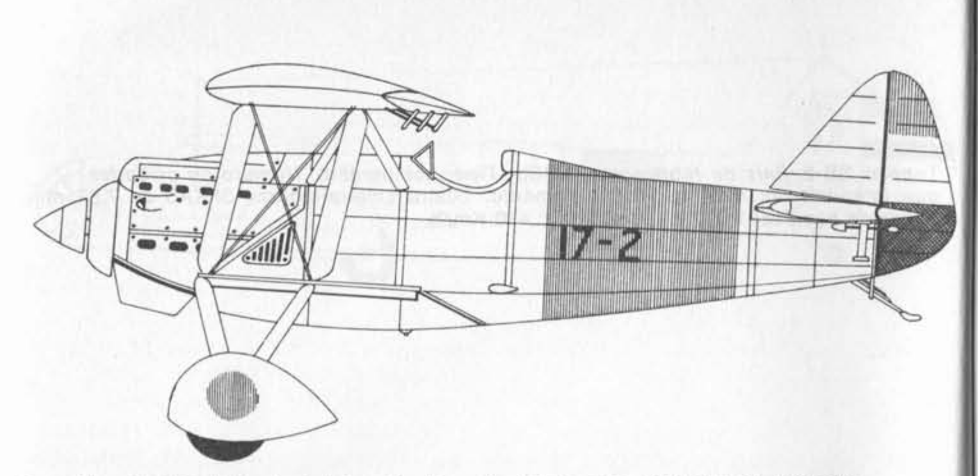
Tupolev SB-2. *País de fabricación:* URSS. *Tipo:* bombardero. *Número de unidades que intervinieron:* más de 200. *Armamento:* cuatro ametralladoras ShKAS de 7,62 mm. *Carga de bombas:* 1.000 Kg. *Velocidad:* 410 Km/h.



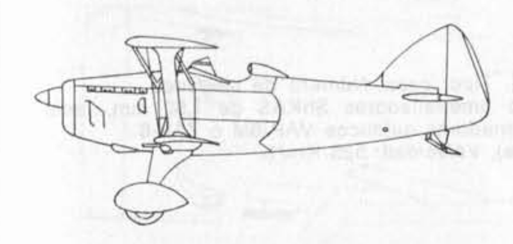
Polikarpov I-16. *País de fabricación:* URSS. *Tipo:* caza. *Número de unidades que intervinieron:* 475. *Armamento:* cuatro ametralladoras ShKAS de 7,62 mm., seis proyectiles cohete RS. 82 o bien dos contenedores químicos VAP-6M o ZAP-6 (no utilizados durante la contienda española). *Velocidad:* 525 Km/h.



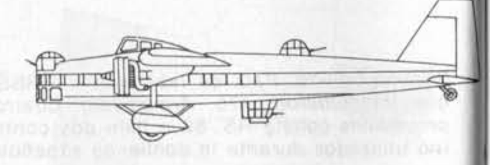
Potez 54. *País de fabricación:* Francia. *Tipo:* bombardero. *Número de unidades que intervinieron:* aproximadamente 50. *Armamento:* tres-cinco ametralladoras de 7,7 mm. *Carga de bombas:* 1 000 Kg. *Velocidad:* 310 Km/h.



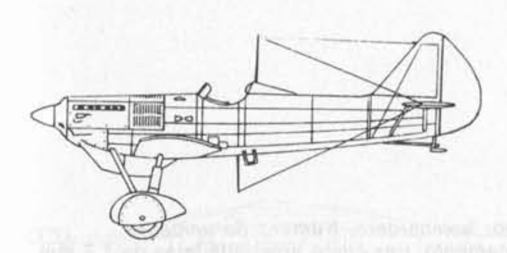
Dewoitine D-27C. *País de fabricación:* Francia. *Tipo:* caza. *Número de unidades que intervinieron:* aproximadamente 54. *Armamento:* dos ametralladoras de 7,5 mm. *Velocidad:* 310 Km/h.



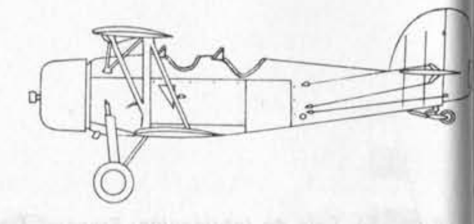
Bleriot Spad 510. *País de fabricación:* Francia. *Tipo:* caza. *Número de unidades que intervinieron:* 27. *Armamento:* seis ametralladoras de 7,7 mm. *Velocidad:* 370 Km/h.



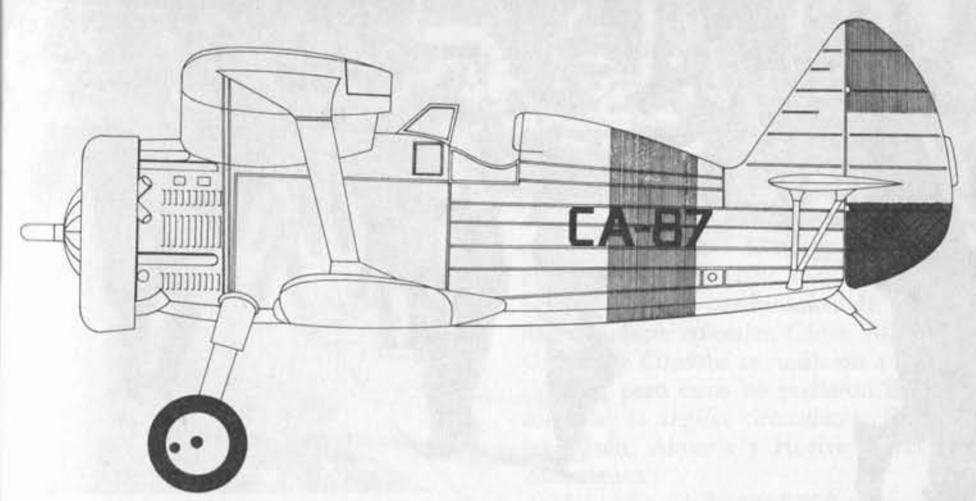
Bloch MB 200. *País de fabricación:* Francia. *Tipo:* bombardero. *Número de unidades que intervinieron:* aproximadamente 20. *Armamento:* tres ametralladoras Mac 1934 de 7,5 mm. *Carga de bombas:* 1.500 Kg. *Velocidad:* 230 Km./h.



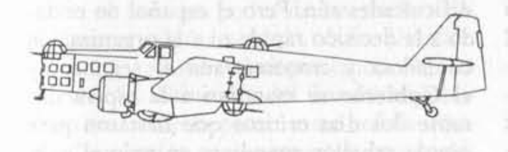
Dewoitine 510. *País de fabricación:* Francia. *Tipo:* caza. *Número de unidades que intervinieron:* aproximadamente 16. *Armamento:* un cañón Hispano HS 9 de 20 mm., una ametralladora Mac 1934 de 7,5 mm. *Velocidad:* 400 Km/h.



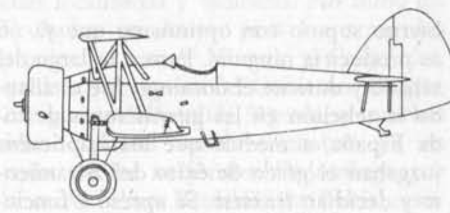
Koolhoven FK 51. *País de fabricación:* Holanda. *Tipo:* avión de apoyo-observación. *Número de unidades que intervinieron:* desconocido. *Armamento:* dos ametralladoras. *Velocidad:* 250 Km/h.



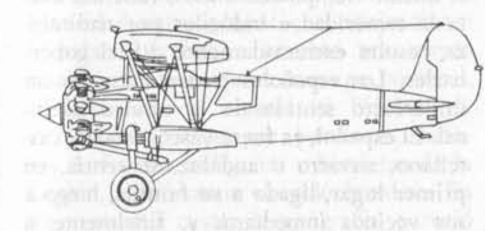
Polikarpov I-15. *País de fabricación:* URSS. *Tipo:* caza. *Número de unidades que intervinieron:* más de 500. *Armamento:* cuatro ametralladoras DA o ShKAS de 7,62 mm. *Velocidad:* 360 Km/h.



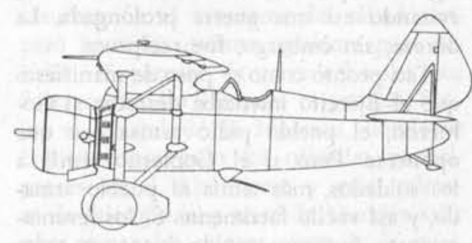
Bloch MB-210. *País de fabricación:* Francia. *Tipo:* bombardero. *Número de unidades que intervinieron:* 35. *Armamento:* tres ametralladoras Mac 1934 de 7,5 mm. *Carga de bombas:* 1.600 Kg. *Velocidad:* 335 Km/h.



Letov S231. *País de fabricación:* Checoslovaquia. *Tipo:* caza. *Número de unidades que intervinieron:* 10. *Armamento:* dos ametralladoras CZ de 7,92 mm. *Velocidad:* 350 Km/h.



Bristol Bulldog 105. *País de fabricación:* Gran Bretaña. *Tipo:* caza. *Número de unidades que intervinieron:* cinco u ocho. *Armamento:* dos ametralladoras Vickers de 7,7 mm. *Carga de bombas:* 35 Kg. *Velocidad:* 285 Km/h.



Loire 46 C. I. *País de fabricación:* Francia. *Tipo:* caza. *Número de unidades que intervinieron:* aproximadamente 20. *Armamento:* cuatro ametralladoras Mac 1934 de 7,5 mm. *Velocidad:* 410 Km/h.



Oficiales del Ejército conducidos prisioneros.

bierno supuso con optimismo que ya no se produciría ninguno. Pero a lo largo del sábado y durante el domingo fue estallando la rebelión en las guarniciones de toda España, a medida que los implicados juzgaban el grado de éxito del Alzamiento y decidían lanzarse. Se apresó a funcionarios del Gobierno, líderes sindicales y seguidores notorios de la izquierda. El número de bajas entre estos grupos fue elevado, como parte del plan de actuar con rigor tal que desarmara toda resistencia, evitando así una guerra prolongada. La dureza, sin embargo, fue recíproca.

Tan pronto como se puso de manifiesto que el Ejército intentaba derrocar al Gobierno, el pueblo pidió armas con que oponerse. Pero si el Gobierno temía a los soldados, más temía al pueblo armado, y así vaciló fatalmente. Si los levantamientos hubiesen tenido lugar en todas partes a la hora prevista, al amanecer del sábado 18 de julio es probable que la cuestión hubiera quedado prácticamente decidida el lunes por la mañana; por otra parte si, al enterarse de la precipitada sublevación de Marruecos el viernes al mediodía, el Gobierno hubiese armado a los sindicatos y arrestado a todos los militares de su lista de dudosos, la rebelión habría encontrado muchas mayores dificultades aún. Pero el español no es dado a la decisión rápida ni a la organización cuidadosa y cronometrada al segundo, y el Gobierno se mantuvo a la espera durante dos días críticos que bastaron para que la rebelión prendiera en todo el país. España se precipitaba a la guerra más sangrienta de su historia.

Los diversos pueblos que habitan la Península Ibérica son un enigma, algo totalmente distinto de los demás europeos. Orgullosos, trabajadores, hospitalarios y al mismo tiempo xenófobos, valientes hasta la temeridad e indóciles por naturaleza, resulta extremadamente difícil gobernarles. Los españoles tenían entonces un imperfecto sentido de la unidad nacional. El español, ya fuese vasco, catalán, castellano, navarro o andaluz, se sentía, en primer lugar, ligado a su familia, luego a sus vecinos inmediatos y, finalmente, a su pueblo o barrio, términos imprecisos que aluden al lugar, la vecindad, la gente que vive en él o, en el campo, la comarca cuyo centro constituye. Con ellos se identificaba frente a los del siguiente pueblo, la siguiente provincia, frente a los otros españoles y absolutamente todos los extranjeros. Lo que alguien denominó "patriotismo municipal" se ha manifestado en todas las revoluciones españolas, y surgió de nuevo en la Guerra Civil de 1936.



El general Queipo de Llano.

En el área en poder de los nacionales, y durante algún tiempo, cada División obró con relativa independencia de las demás. La situación del bando republicano era todavía peor: como señala Azaña, "por todas partes topamos con comités, grupos representativos, partidos, sindicatos, representantes de ciudades, regiones y provincias e incluso simples ciudadanos. Todos ellos usurparon la función del Gobierno central y lo dejaron sin forma ni defensa coherente". Seguían en pie las viejas rivalidades, y a veces la hostilidad entre grupos que teóricamente luchaban hombro a hombro era mayor que la sentida hacia el enemigo nominal.

Como era de esperar, el Ejército de Africa, compuesto por batallones, tabores de fuerzas indígenas y banderas de la Legión, luchó como un solo hombre. En los restantes casos, la geografía pareció ser el factor determinante, apoyando los destacamentos del Ejército u otras fuerzas armadas al bando que resultase victorioso en la cabecera de la región. Hubo, por supuesto, muchas excepciones, hombres que se sentían personal y profundamente comprometidos y que en su mayoría fueron fusilados por encontrarse en zona contraria.

A grandes rasgos se puede decir que el Norte de España, excepto las provincias de Oviedo, Santander, Vizcaya y Guipúzcoa, cayó en manos de los nacionales. En el Sur, Queipo de Llano tomó Sevilla valiéndose de una combinación de temeridad y audacia colosales. Cádiz, Algeciras, Granada y Córdoba se rindieron a los nacionales, pero éstos no pudieron llegar a controlar la región circundante. En Málaga, Jaén, Almería y Huelva fracasó el Alzamiento.

Mola, respaldado por 6.000 carlistas armados, no tuvo dificultad alguna para hacerse dueño de Navarra. De Galicia se apoderaron los nacionales tras varias luchas localizadas y violentas. No hubo dificultades en Alava, pero las otras dos provincias vascas, Vizcaya y Guipúzcoa, quedaban en manos del Gobierno; Burgos, Zaragoza, Valladolid, Segovia y muchas otras capitales menores estaban ya en poder de los nacionales el domingo por la noche. Pero Barcelona se había resistido al levantamiento, y toda la costa oriental de España, desde la frontera francesa hasta Almería, permanecía fiel al Gobierno. En Madrid, punto decisivo, el general Villegas, encargado de iniciar la insurrección al amanecer del sábado, esperó hasta la mañana siguiente para decidir: al parecer, la tarea rebasaba sus fuerzas. Acudió entonces el general Fanjul al cuartel de la Montaña, donde se habían congregado los oficiales participantes en el Alzamiento y gran número de falangistas, y trató de hacerles salir para tomar los puntos clave de la capital, pero ya una gran multitud y fuerzas del Orden Público rodeaban el recinto. Fanjul se replegó rápidamente con sus fuerzas, pero el ejército popular asaltó el cuartel, después de ser cañoneado y bombardeado por aviones, asesinando a casi todos sus ocupantes. El general Fan-



Los nacionales izan la bandera en una ciudad conquistada.



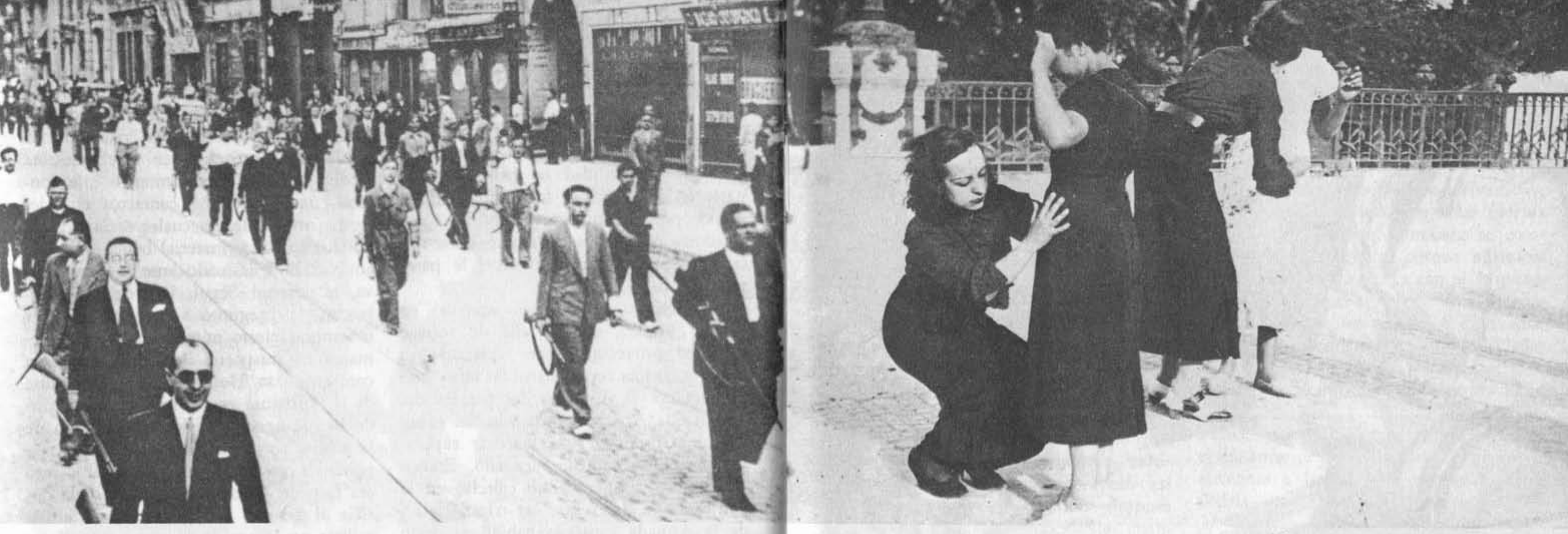
Fuego de ametralladora en un paisaje rural.

jul fue detenido ileso, siendo juzgado y ejecutado pocas semanas después; Villegas, que en realidad no había tomado parte en la rebelión, fue sentenciado a prisión por su complicación con los conspiradores, y a las pocas semanas los milicianos que asaltaron la cárcel le pasaron a cuchillo.

El domingo 19 de julio aterrizó en Tetuán Franco, con un día de retraso sobre lo proyectado, pero aplastada ya toda resistencia republicana. Su tarea más urgente era la de pasar las fuerzas del Ejército de Africa al otro lado del estrecho de Gibraltar, para marchar rápidamente sobre Madrid. Para ello, Franco tenía que disponer de un ejército en la Península, y dado que las tripulaciones de la Armada española habían asumido el control a bordo de los buques tras asesinar a la oficialidad, sólo había un medio de pasar de Africa a España: por vía aérea.

Entre las personas que acudieron a recibirle en el aeropuerto de Tetuán figuraba un hombre de negocios alemán, destinado a desempeñar un cometido silencioso, pero vital, en la contienda. Se llamaba Johannes Bernhardt, y cinco o seis años antes había llegado al Marruecos español como empleado de la antigua y prestigiosa firma alemana de importación-exportación de los Hermanos Wilmer. Ya entonces era miembro del Partido Nazi, y le sorprendió no encontrar representación de él en Tetuán. El mismo se encargó de organizarla allí y en otros puntos de Marruecos, y cuando Hitler subió al poder, confirmó a Bernhardt como *Gauleiter* para el norte de Africa. Súbitamente, los Hermanos Wilmer reconocieron los talentos ocultos de su empleado, le ascendieron a gerente de la sucursal de Tetuán y aprobaron su casamiento con una de las hijas de la próspera familia. Pronto trabó amistad con los miembros de la Falange local, y a través de ellos entró en relación con los mandos integrados en la clandestina UME. Bernhardt les comunicó que contaba con importantes contactos en Alemania, mediante los cuales sería posible obtener armas y material bélico para sus amigos. Entusiasmado ante la perspectiva, el coronel Seguí, jefe de los insurrectos, le preguntó si podrían alquilar o comprar cierto número de aviones alemanes de trasporte. Bernhardt mantenía contactos con Heinrich Rodatz, gerente de la Lufthansa en Madrid, y con el conde Beroldingen, jefe de la delegación de la misma compañía en Barcelona, y respondió a los de Marruecos que el asunto era factible. El coronel Seguí pasó la noticia al general Sanjurjo, pero al altivo militar no le agradó la cosa y orgullosamente rechazó la oferta. Contaba con que sus propios enlaces en Alemania le ayudarían llegado el momento, y quería que ello sucediese estando él ya en España y al timón. A pesar de esta repulsa, Seguí animó a Bernhardt, porque sabía que para el éxito de la rebelión sería imprescindible trasladar el Ejército de Africa a España con la mayor celeridad posible. El ambicioso joven alemán no desaprovechó la oportunidad, y unos meses antes de estallar la Guerra Civil marchó a Berlín a entrevistarse con los directores de la Junkers. Ellos le llevaron ante Goering, quien le escuchó, le agradeció la información prestada y le aconsejó regresar a Tetuán en espera de los acontecimientos. El mariscal le entregó también unas credenciales impresionantes y pidió que le mantuviese bien informado.

Estas credenciales de Goering y la absoluta confianza de Bernhardt en poder llegar hasta Hitler debieron impresionar a Franco; pero, de todos modos, optó por solicitar los aviones de transporte de Italia. El lunes 20 de julio despa-



Simpatizantes con los nacionales marchan a engrosar sus filas por una calle de Zaragoza.

chó a Biarritz a Luis Bolín, corresponsal monárquico, a bordo del "Dragon Rapide". Allí, Bolín y el propietario de su periódico recogieron a Juan March, financiero cuyo respaldo resultaría vital para los nacionales, y juntos volaron a Roma. Los tres se entrevistaron con el conde Ciano el miércoles 22 de julio y le transmitieron el mensaje de Franco: "Con doce aviones de transporte puedo ganar la guerra en unos pocos días." Ciano no sabía qué relación podía tener Franco con el líder monárquico Goicoechea, a quien había recibido anteriormente y prometido ayuda, y dio largas a los emisarios hasta averiguarlo.

Pero el mismo día en que Franco mandaba su embajada a Mussolini se produjo un accidente que trastocaría por completo la situación y aun la historia de España.

En Estoril, el general Sanjurjo ardía de impaciencia por regresar a su patria y proporcionar al levantamiento el grado de suprema autoridad, sin el cual estaba seguro que fracasaría. Mola, victorioso en Burgos, envió a un joven piloto español, Juan Antonio Ansaldo, a recogerle. En el aeródromo de La Marinha, el general esperaba rodeado de un grupo de amigos. Se acercó a la avioneta seguido de un ayudante que arrastraba penosamente dos grandes maletas de cuero. Ansaldo objetó con el mayor tacto posible, señalando que el avión iba cargado de combustible y que la pista era corta y acababa en una arboleda. El ayudante del general desestimó la objeción con un gesto: "Contienen los uniformes de gala del general. ¡No puede llegar a Burgos, en vísperas de su entrada triunfal en Madrid, sin sus uniformes!" Ansaldo se encogió de hombros y optó por correr el riesgo, con la inclinación típicamente hispana a despreciar el peligro y desafiar la suerte. En un caso así —avión sobrecargado y pista corta—, la maniobra consiste en acelerar el motor al máximo, apretar la palanca hacia adelante y tener en tierra el aparato todo el tiempo que sea posible, de modo que, al tirar de la palanca hacia atrás, la velocidad acumulada permita despegar oblicuamente, ganando en pocos segundos la altura suficiente para volar en horizontal. Esto es lo que intentó Ansaldo, pero algo le falló. Tras elevarse casi rozando la copa de los árboles, el avión perdió altura y, al intentar un aterrizaje forzoso en unos campos de cultivo, se estrelló contra un muro de piedra. El aparato explotó en llamas, y aunque Ansaldo logró salir, no pudo sacar al general Sanjurjo.

El único de los restantes generales, aparte Franco, capaz de sucederle en el mando supremo, era Manuel Goded, a quien el Gobierno había exiliado a las islas Baleares. El 19 de julio asumió el control del archipiélago sin muchas dificultades, volando seguidamente a Barcelona para hacerse cargo del levantamiento, que fracasó a lo largo de ese día. La ejecución de Goded era prácticamente inevitable, y quedó claro que sería Franco quien acaudillara las fuerzas rebeldes, con tal que el Ejército de Africa lograra pasar el Estrecho.

Mujeres falangistas registran a otras en busca de armas.

Mandó llamar a Johannes Bernhardt y al jefe local de los nazis, Adolf Langenheim, y les confió la entrega de una carta personal a Adolf Hitler y otra a Goering. Realizarían el viaje en un Ju-52 de la Lufthansa, requisado por Franco en Canarias. El piloto, Henke, era *Flugkapitan* de la Luftwaffe. Franco envió con ellos a un oficial de la Aviación española, el capitán Francisco Arranz, encargado de solucionar los problemas técnicos que pudieran surgir.

Ese mismo día, el 22 de julio, el coronel Beigbeder, que había conseguido ser trasladado de agregado militar de la Embajada Española en Berlín a un cargo en el Departamento de Asuntos Indígenas de Tetuán, para estar en el centro del Alzamiento, envió un telegrama urgente al agregado militar alemán en París. En él se decía: "El general Franco y el coronel Beigbeder presentan sus respetos a su amigo el ilustrísimo general Kühlenthal, le informan del nuevo Gobierno Nacional de España y le ruegan envíe diez aviones de



El conde Ciano y Hitler.

transporte de tropas de máxima capacidad por mediación de empresas privadas alemanas. Los aviones pueden venir pilotados por tripulación alemana a cualquier aeródromo de Marruecos Español. El contrato se firmará más tarde. ¡Muy urgente! Bajo palabra del general Franco y de España."

El cónsul alemán en funciones en Tetuán mandó el texto cifrado al Ministerio de la Guerra, pero con una nota adjunta: "En opinión del Ministerio de Asuntos Exteriores, es de todo punto imposible atender la petición española en las actuales circunstancias." En vista de lo cual, no se hizo nada.

El Ju-52 D-APOL de la Lufthansa voló primero a Sevilla para obtener el visto bueno de Queipo de Llano, quien "expresó su alegría ante la perspectiva de establecer relaciones con el Führer y *Reichskanzler*". Por avería mecánica, Henke no pudo despegar de la capital andaluza hasta las nueve de la mañana del sábado 25 de julio. Tras sendas escalas en Marsella y Stuttgart, los enviados llegaron, por fin, a Berlín, donde fueron recibidos por Ernst Bohle, jefe de la *Auslandsorganisation,* organización del Partido Nazi fuera de Alemania. Bohle les facilitó una entrevista con Goering en pocas horas. El mariscal, ya persuadido por el almirante Canaris de que Franco merecía apoyo y confianza plenos, acogió favorablemente su misiva. Viendo que era imposible llegar cuanto antes hasta Hitler, dispuso que los tres mensajeros se trasladaran de inmediato a Bayreuth, donde el Führer, según su costumbre inveterada, asistía al anual Festival Wagneriano.

Llegaron allí al día siguiente, 26 de julio, pero se les hizo esperar hasta que finalizara la representación de *La Walkyria.* Wagner influía poderosamente sobre el carácter de Adolf Hitler, que llegó a afirmar: "Quien desee comprender a la Alemania nacionalsocialista debe antes conocer a Wagner." El mundo mitológico de dioses y héroes, demonios, dragones y feudos de sangre, de tribalismo primitivo que el genio de Wagner supo evocar con tanta fuerza en el "Anillo de los Nibelungos", despertaba una profunda y atávica respuesta en el alma del hombre cuyo extraño destino era el de desatar sobre Alemania el *Gotterdämmerung*. ¿Quién sabe si aquella noche, en la decisión instantánea de Hitler de enviar soldados y aviadores alemanes a luchar en España contra el dragón rojo no influiría, en parte al menos, la ópera que acababa de presenciar? Es cierto que, al cabo de los años, encontramos motivaciones lógicas de su acción, pero así precisamente solía él explicar después sus primeras reacciones emocionales, cuando se veían ya con claridad sus consecuencias.

El Führer se reunió con Goering, Blomberg, comandante en jefe de las fuerzas armadas, y un almirante al que no se ha podido identificar con certeza, pero que probablemente sería el misterioso Canaris, y les pidió su parecer. Tanto Goering como el almirante le instaron vivamente a enviar refuerzos armados a las fuerzas españolas de Franco; Blomberg se mostró mucho más cauto, porque anteriormente, en conversaciones con el Ministerio de Asuntos Exteriores, había acordado impedir que los emisarios de Franco establecieran contacto con "autoridades oficiales del Partido", y negarles toda asistencia. El ministro de Asuntos Exteriores, **Neurath**, y algunos mandos del Ministerio de la Guerra habían decidido el día anterior que el suministro de armas alemanas a las fuerzas españolas no se podría mantener en secreto, y tendría

El general Waltar Wever, en el extremo izquierda, conversa con el general Blomberg y (a su izquierda) con el general Milch.





Fuerzas regulares embarcando desde Marruecos para España en un Junkers.

"consecuencias desastrosas para la colonia alemana en España y para nuestros navíos mercantes y de guerra en aguas españolas". Lo más que se podía conceder era una promesa de ayuda una vez que los nacionales hubieran tomado el poder.

Pero gracias a la celeridad con que actuaron Goering y Canaris, Bernhardt y Langenheim comparecieron ante Hitler antes de que el Ministerio de la Guerra o el de Asuntos Exteriores pudiesen hacer llegar al Führer tales recomendaciones, y, como ha señalado Albert Speer, "quien quiera que lograse asestar en la mente de Hitler su versión particular de un asunto tenía virtualmente ganada la partida, porque a Hitler le desagradaba en extremo alterar sus opiniones después de expresarlas en público". Goering recordó al Führer que, a cambio de los aviones, Alemania obtendría de España los minerales que tanto necesitaba, y Canaris le informó de que Francia había decidido ya enviar ayuda al Gobierno español. Con eso bastaba para inclinar la balanza. Hitler decidió que unos cuantos Ju-52 de transporte volaran cuanto antes a Marruecos, mientras otros se enviaban por mar. Sugirió entonces Goering que se les dotara de una escolta de cazas, pues de lo contrario serían muy vulnerables incluso para los lentos cazas de las Fuerzas Aéreas de la República. Hitler accedió a que los acompañaran seis He-51, o, más bien, dada la enorme distancia, a que se dispusiera su envío inmediato por mar. Ante el evidente entusiasmo del Führer, el general Von Blomberg cedió.

Otorgado el beneplácito de Hitler a la petición de Franco, su puesta en práctica fue instantánea: Goering, encargado de la supervisión global del asunto, delegó los detalles en Erhard Milch, quien a su vez mandó llamar al Ministerio del Aire al general Wilberg y le puso al frente de la *Operation Feuerzauber* (Fuego Mágico), encomendada a un departamento nuevo que, por razones de seguridad, se denominaría simplemente "Oficina del general Wilberg". Al día siguiente, 27 de julio, una prolongada reunión del Ministerio del Aire planificó en detalle el suministro de material bélico a Franco. Además de aviones, se especificaban cañones antiaéreos, material de transmisiones, en el que se incluían emisores de onda corta y larga, equipos antigas, armas cortas y, naturalmente, todo el material auxiliar y repuestos necesarios.

Se adjudicaron a España veinte Ju-52; nueve con tripulación completa harían el vuelo de Dessau a Tetuán (repostando en Stuttgart o Friedrichshafen). La duración prevista del vuelo era de once horas. Los otros once pasarían a la factoría Junkers de Dessau, para ser allí desmantelados, borrados sus distintivos militares y embalados en cajones de camuflaje, dentro de los cuales se los transportaría por carretera hasta el puerto de Hamburgo. Los cañones antiaéreos de 200 mm. y su munición fueron embalados en cajones etiquetados de "mudanzas de mobiliario" y enviados también a Hamburgo.

El personal de la Luftwaffe con destino en la aventura española se reclutó del mando de cazas Geschwader-Commodore de Dortmund y Döberitz y de las escuadrillas de cazas de Merseburg, Gotha y Ansbach. El mando de la expedición se confió al comandante Von Scheele, ex agregado militar en Madrid, no sin antes instruirle claramente de que su actuación no estaría subordinada a ningún mando español, ni siquiera al general Franco.

El aspecto económico de la ayuda a España se organizó con eficiencia alemana y con la colaboración activa del Ministerio de Hacienda, que se aseguraría de que el resto del mundo no supiera nada de la intervención de Alemania en la Guerra Civil. Para ello se crearon dos compañías aparentemente privadas. Una de ellas, la ROWAK *(Rohstuffe-und-Waren-Einkaufgesellschaft)* sería el único comprador de materias primas y productos manufacturados en Alemania, y la otra, la HISMA *(Hispano-Marokanische Transportgemeinschaft)*, disfrutaría del aún más lucrativo monopolio sobre la comercialización en España de todos los productos alemanes. Desde el primer momento, ambas compañías obtuvieron enormes ganancias, y Bernhardt, que era el director del lado español, dio tal impulso a sus intereses personales, que en 1937 pudo fundar una tercera compañía, la *Sociedad Financiera Industrial,* a través de la cual se canalizó todo el comercio entre ambos países. Esta última compañía sobrevivió a la contienda civil, y por medio de ella España surtiría a Alemania de materias primas durante la Segunda Guerra Mundial. Jara Johannes Bernhardt, la Guerra Civil Española resultó ser la cueva de Aladino.

Toma de posiciones

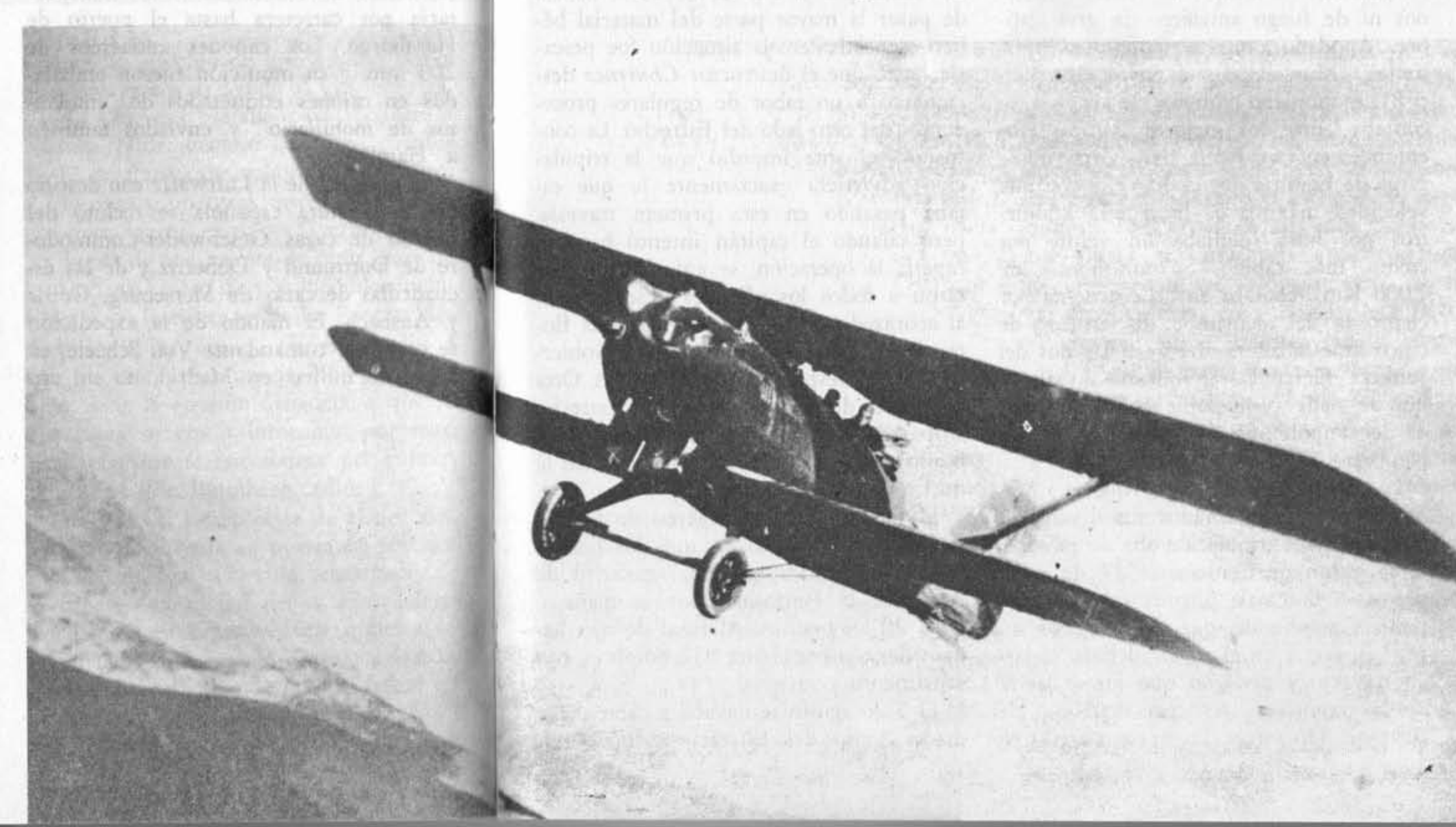
Al estallar la Guerra Civil Española no existían prácticamente bombarderos ni cazas modernos en España, debido principalmente a que las constantes dificultades de la República habían obligado a posponer una y otra vez la proyectada renovación de las Fuerzas Aéreas Españolas. El bombardero típico era el Breguet XIX, francés, fabricado en España bajo licencia. Se trataba de un buen biplano monomotor muy resistente, con velocidad máxima de 240 Km/h., autonomía de 800 Km. y un techo aproximado de 6.500 m., perfectamente adecuado hasta la aparición de aviones de mayor rendimiento a principios de los años 30. Las Fuerzas Aéreas tenían 111 Breguet XIX, de los cuales 47 luchaban por el bando republicano y 64 por los nacionales.

El caza de las Fuerzas Aéreas Españolas en 1936 era el Nieuport-Delage 52 sesquiplano (de media ala baja), construido en España con licencia por la Hispano. Era un monoplaza con dos ametralladoras delanteras y velocidad máxima de 270 Km/h., techo de 8.000 m. y autonomía de 480 Km. Los republicanos poseían 20 y los nacionales 13, y en los primeros días de la guerra se dio el insólito espectáculo de un duelo en el aire entre pilotos que tripulaban el mismo tipo y modelo de avión.

Otros aparatos comunes a ambos bandos eran unos cuantos hidroaviones Dorniel Wal y cinco Fokker F-VII, el famoso bombardero-transporte trimotor, del que tres unidades en versión de bombardero habían sido fabricadas en España bajo licencia. Su velocidad máxima era de 210 Km/h y tu autonomía de 800 Km., pero su techo apenas rebasaba los 3.000 m., lo que le hacía particularmente vulnerable frente a los cazas, capaces volar a mayor altura.

Uno y otro bando carecían de los nuevos cazas o bombarderos rápidos, y ambos se lanzaron a la rebatiña para obtenerlos de países amigos. El Gobierno de Madrid se dirigió a Francia y Rusia; los nacionales, a Italia y Alemania. Francia e Italia fueron las primeras en responder: Léon Blum, primer ministro francés y cabeza de una nueva coalición del Frente Popular, se reunió el 20 de julio con su ministro de la Guerra y con el secretario de Asuntos Exteriores, y los tres acordaron enviar inmediatamente ayuda al Gobierno español. De hecho, el envío no fue tan inmediato, debido a la intervención de la derecha francesa y a las dilaciones provocadas por los simpatizantes con la causa nacional en la Embajada española en París, pero la noticia de la decisión francesa llegó a Alemania e Italia en cosa de horas, influyendo en que ambos países optaran por intervenir.

El 24 de julio, el sexagenario monárquico Antonio Goicoechea llegaba a Roma como emisario del general Mola. En



entrevistas con Mussolini y Ciano solicitó la ayuda que se le prometió un par de años antes. Mussolini respondió con frialdad; su actitud contaba con el respaldo del rey, que se oponía enérgicamente a comprometer a Italia en una guerra civil que tan fácilmente podía desembocar en otra guerra mundial. Pero el conde Galeazzo Ciano, ministro de Asuntos Exteriores, veía la ocasión de que Italia afirmase su reciente hegemonía y logró demostrar a su suegro que Léon Blum había accedido ya a prestar ayuda a la República. En consecuencia, Mussolini decidió enviar doce bombarderos-transporte de Cerdeña a Marruecos lo antes posible.

Los aviones elegidos eran Savoia-Marchetti 81, aviones de gran tamaño, cuya eficacia se puso de relieve en la guerra contra Abisinia, pero no sometidos hasta entonces al ataque de cazas modernos ni de fuego antiaéreo de gran calibre. Apodado por los italianos "Pipistrello" (Murciélago), el Savoia-Marchetti 81, monoplano trimotor de ala baja, se contaba entre los mejores bombarderos entonces en uso. Podía transportar doble carga de bombas que el Ju-52, y con una velocidad máxima de hasta 335 kilómetros por hora resultaba un veinte por ciento más rápido. Su autonomía de 2.000 Km. rebasaba en un cincuenta por ciento la del alemán, e iba armado de cinco ametralladoras frente a las dos del Junkers. El bando republicano no disponía de nada comparable hasta la llegada del Tupolev SB-2, ruso, en el mes de octubre.

Los primeros SM-81 que volaron a Marruecos llevaban borrados sus distintivos militares, y la tripulación iba de paisano. Despegaron de Cerdeña el 27 de julio, pero con tan mala fortuna para su proyectado anonimato, que dos de ellos sufrieron avería en el motor debido al largo trayecto y tuvieron que tomar tierra en la base aérea francesa marroquí de Bekrane. Un tercer Savoia se estrelló en

El piloto de un Hispano Nieuport-Delage 52 salta en paracaídas.

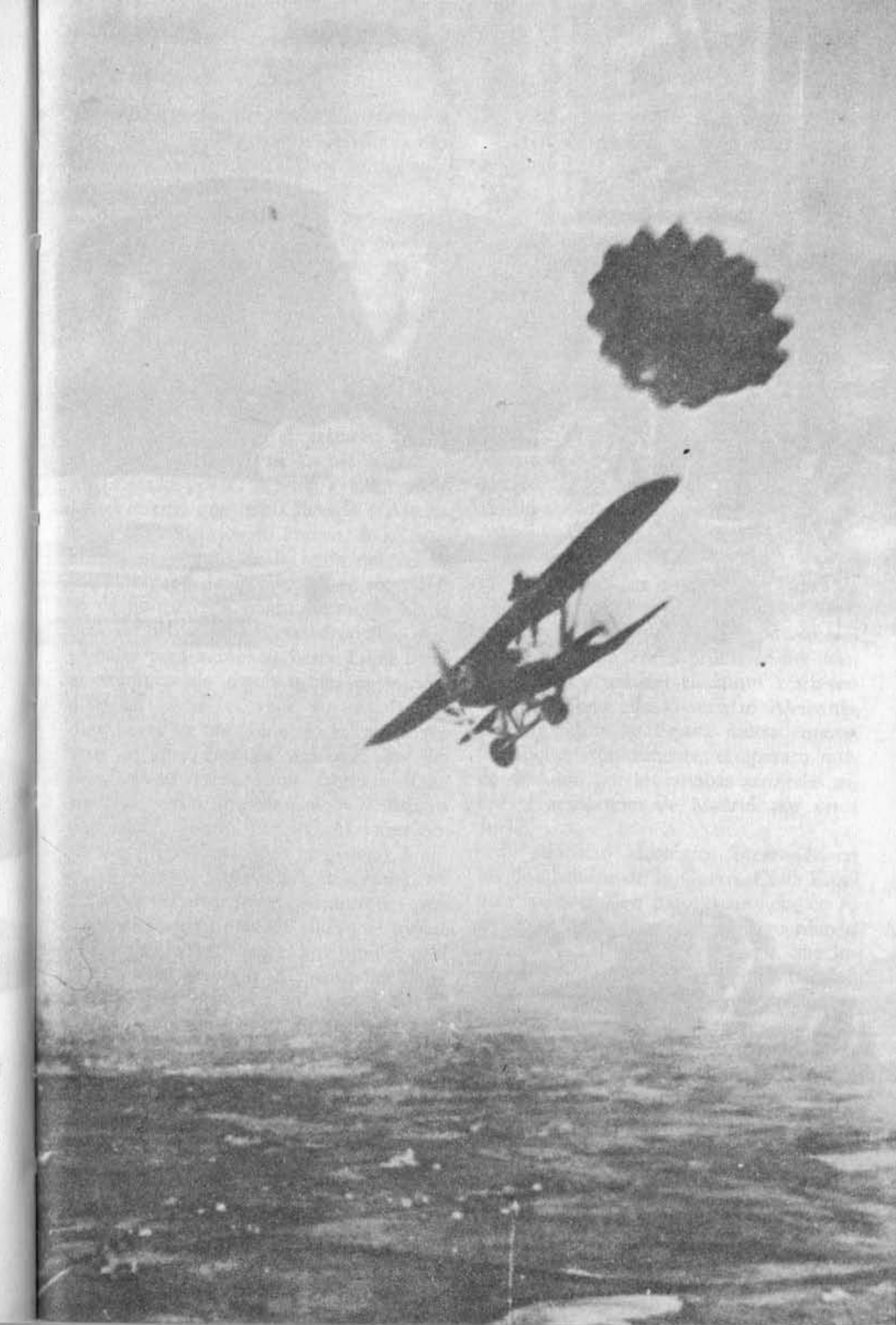
Zaida, dentro también del Marruecos francés. A pesar de que Franco respondió rápidamente con el envío en su propio avión de uniformes de la Legión española, mapas e instrucciones para continuar el vuelo, el asunto se había destapado y los franceses no permitieron que los italianos siguieran adelante.

Pero nueve bombarderos-transporte Savoia 81 aterrizaron en Tetuán el 30 de julio e iniciaron de inmediato el paso de soldados a través del estrecho de Gibraltar para engrosar las tropas de Queipo de Llano, que había tomado Sevilla a fuerza de decisión y audacia.

Desde el punto de vista estratégico, la ciudad meridional más importante tomada por los nacionales fue el gran puerto de Cádiz, por el que en breve se habría de pasar la mayor parte del material bélico esencial. Pero la situación fue precaria hasta que el destructor *Churruca* desembarcó a un tabor de regulares procedentes del otro lado del Estrecho. La confusión reinante impidió que la tripulación advirtiera exactamente lo que estaba pasando en esta primera travesía, pero cuando el capitán intentó hacerles repetir la operación, se amotinaron, mataron a todos los oficiales y se unieron al acorazado *Jaime I* y al resto de la flota republicana, tomada para el Gobierno por las respectivas tripulaciones. Otra compañía de regulares cruzó el Estrecho amparada por la niebla y la oscuridad a bordo de pequeños barcos de pesca en la noche del 23 de julio.

El primer transporte aéreo de fuerzas tiene lugar el día 20, en que dos Fokker de la aeronáutica española trasladan de Africa a la Península, por la mañana, unos 20 legionarios. Al final de mes habían llegado por el aire 837 hombres, con armamento y material.

El 5 de agosto se llevaba a cabo el llamado "paso del Estrecho", donde dos





León Blum, primer ministro de Francia.

Savoia-Marchetti 81.

Dornier, nueve Breguet, dos Nieuport, tres Fokker y seis Savoias apoyaron desde Ceuta a Algeciras a unos 2.000 hombres embarcados.

Aquella misma noche llegaban a Cádiz, desde Alemania, desarmados, los primeros Junkers, en el vapor *Usaramo*.

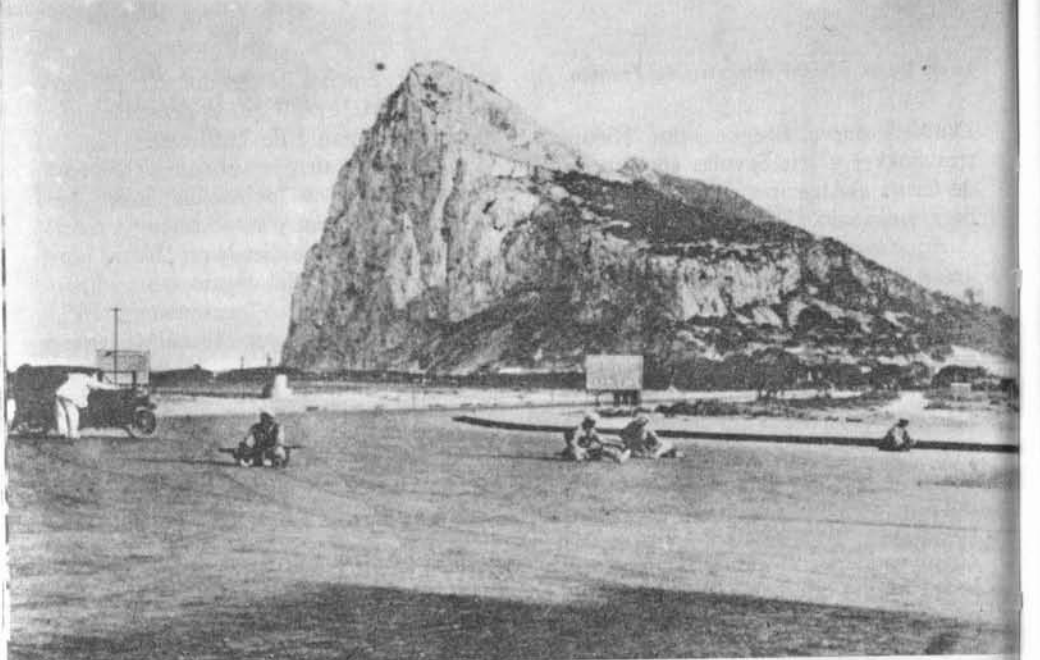
Los Junkers enviados por el aire hicieron su viaje en vuelo directo, sucediéndose las llegadas al aeródromo de Tetuán entre los días 3 y 15 de agosto y totalizándose quince aviones a mediados de mes. Los restantes lo hicieron después. De ellos, uno, el primero de los Ju-52 que prometieran los alemanes llegó pilotado por el capitán aviador Henke, el mismo que había llevado a Alemania a los emisarios de Franco. A las cuatro menos veinte de la tarde del 28 de julio despegó de Böblingen, el aeropuerto de Stuttgart, a bordo de un Ju-52, al que se había dotado de depósitos adicionales para aumentar hasta 3.800 litros el volumen de combustible, permitiéndole así hacer el viaje sin escalas en diez horas veinte minutos. La ruta, que sería la que después siguieran los demás, pasaba sobre Suiza, frontera ítalo-francesa, costa francoespañola y España peninsular, hasta Tetuán. Al aterrizar, Henke fue recibido por el general Franco en persona y llevado a desayunar, no sin antes haber dado las instrucciones pertinentes para utilizar de nuevo el avión.

De los enviados por el aire, uno se despistó en el trayecto Alemania-Sevilla y aterrizó por error en el aeropuerto de Madrid el 8 de agosto. El representante local de Lufthansa le dio el aviso y pudo despegar antes de ser detenido, pero se volvió a perder y tomó tierra en una pista cercana a Badajoz, que entonces estaba aún en manos del Gobierno. Esta vez la tripulación fue arrestada y conducida de regreso a Madrid por un piloto comercial español, a bordo del propio avión D-AMIN. Allí quedó detenida junto al representante de Lufthansa.

El Gobierno alemán protestó vehementemente ante esta "detención ilegal" de un avión comercial y su dotación y de un ciudadano alemán radicado en Madrid por motivos laborales. Se alegaba que el aparato, descrito como "puramente civil", había sido enviado para evacuar a alemanes residentes en España. Alemania exigía la puesta en libertad del avión y sus tripulantes; al negarse a ello el Gobierno, el coronel Luis Riaño, ayudante militar en funciones de la República española, a la sazón en Berlín, fue detenido en arresto domiciliario como rehén de la seguridad de los aviadores alemanes. Se persuadió al Gobierno francés de que presionara sobre Madrid para lograr que Alemania se mantuviera neutral en la guerra civil. Cedieron los españoles en cuanto a liberar a la tripulación y al empleado, pero se negaron a soltar el Ju-52. Todo lo más a que accedían era a prometer no usarlo, sellarlo y someter el asunto a arbitraje legal. Todo ello lo rechazó Alemania, prolongándose la disputa meses enteros, hasta que, irónicamente, el aparato quedó detruido por las bombas arrojadas sobre el aeropuerto de Madrid por otros Ju-52.

El conflicto ideológico encarnado en los dos bandos de la Guerra Civil Española halló eco en todo el mundo, como si las masas hubieran estado aguardando la aparición de una causa por la que luchar. En la URSS, Inglaterra, Bélgica, Francia, Holanda y Estados Unidos se crearon comités y asociaciones para recaudar dinero y enviar toda clase de ayuda al Gobierno republicano. Este tipo de actividad era en su mayor parte extraoficial.

En Francia, la tarea de reunir un grupo de pilotos de caza y bombardero recayó sobre André Malraux, por entonces tan comunista como se podía ser sin llegar a afiliarse al Partido. Hizo un apa-



El Peñón de Gibraltar, bajo la guardia de tropas regulares.

sionado llamamiento para que se le uniesen otros aviadores en la lucha contra el fascismo en España, y al cabo de unas semanas estaba en Alcantarilla una escuadrilla aérea internacional.

El reclutamiento de aviadores de cualquier nacionalidad prosiguió en París bajo la dirección de un famoso piloto transoceánico llamado Boussutrot, que era, además, diputado radical-socialista. La mayoría de las dificultades que los partidos de derechas habían puesto a la compra de aviones y reclutamiento de dotaciones desaparecieron con la llegada a París de unas 140.000 libras en oro procedentes de Madrid. En Francia, el oro tiene propiedades cuasi mágicas para allanar cualquier obstáculo.

El 5 de agosto salían del aeropuerto de Villecoublay, con destino a Madrid, los seis primeros cazas Dewoitine D372, tripulados por pilotos a los que se abonó una suma inicial de 35.000 francos y a quienes se contrató por un año con 50.000 francos al mes. Otros se reclutaron en Londres, Nueva York y Méjico capital; algunos no cobraron por su servicio; en otros casos se trataba de simples mercenarios que admitían haber aceptado el trabajo solamente por el dinero y la aventura. Hubo entre ellos quienes se comprometieron sinceramente con la causa española tras experimentar durante unas semanas o unos meses la realidad trágica del país. Pocos de los pilotos, mercenarios o no, sabían qué tipo de aviones tendrían que manejar ni que habrían de enfrentarse a los más modernos cazas alemanes e italianos.

Lo más importante del material comprado en Francia eran los cazas Dewoitine y los bombarderos Potez y Bloch. El caza era lo más reciente del famoso diseñador de aviones francés Emile Dewoitine, cuya nueva compañía, la Société Aeronautique Française, había remodelado por completo un anterior caza monoplano de ala en parasol que fabricara para las Fuerzas Aéreas Suizas. Conocido como D-371, alcanzaba una velocidad máxima de 330 Km/h., una autonomía de 650 kilómetros y un techo de aproximadamente 10.000 m. Un piloto de cazas británico que tripuló Dewoitines en España manifestaría después que, aparte un solitario Hawker Fury, eran lo mejor que tenía la República hasta la llegada de los cazas rusos al cuarto mes de guerra. Si no hubiera sido por el caos administrativo del Gobierno, probablemente algunos de los veintiocho Dewoitines recibidos de Francia se habrían podido enviar al Sur para cubrir la zona del Estrecho.



André Malraux, jefe de la escuadrilla aérea de las Brigadas Internacionales.

Los bombarderos adquiridos en Francia por el Gobierno español eran el Bloch MB210 y el Potez 543, ambos diseñados para las Fuerzas Aéreas Francesas a mediados de los años treinta. La potencia del MB210, monoplano de ala baja, con el entonces novísimo tren de aterrizaje totalmente retráctil, no se correspondía con su peso y carga de bombas, pues siendo capaz de llevar 1.500 kilos de bombas, su velocidad máxima no rebasaba los 240 Km/h., la más lenta de entre los aparatos en uso regular en 1936; su autonomía era sólo de 960 Km. y su techo inferior a 7.500 m., lo situaba muy por debajo de los cazas He-51 y CR-32, que habrían de perseguirle. La República española compró treinta y cinco MB210.

El Potez 543 era mucho mejor que el MB210, con 80 Km/h. más de velocidad, 1.200 Km. de autonomía y un techo de 10.500 m., más alto que el de ningún otro bombardero del mundo en 1936 y 1937. Respecto al Ju-52, el bombardero de los nacionales al que más se asemejaba, sus características eran éstas: velocidad superior en unos 15 Km/h., 3.600 m. más de techo, igual carga de bombas y 80 kilómetros menos de autonomía. Llevaba de tres a cinco ametralladoras, frente a las dos del Junkers. El número de Potez comprados por el Gobierno ascendió a cincuenta y tres.

La ayuda rusa al Gobierno republicano no fue inmediata: Stalin lo pensó mucho antes de decidirse a enviar material bélico. La consideración dominante, como siempre, fue la del provecho de Rusia, a cuyo bienestar es artículo de fe se supedite el de los trabajadores de otros países e incluso de otros partidos comunistas, sobre la base de que lo que es bueno para la URSS es bueno para el mundo. Uno de los errores más comunes que aún hoy día subsisten a propósito de la Guerra Civil Española es el de creer que fue un levantamiento de inspiración nazi-fascista contra un régimen controlado por la influencia comunista de Rusia. La realidad es que el Alzamiento fue de inspiración básicamente militar, aunque pronto se convirtió en un Movimiento en el que colaboraron organizaciones y partidos civiles, que en gran parte sostuvieron el peso de la guerra. Hasta el momento en que se supo con certeza que el conflicto había desembocado en una verdadera guerra civil, no se decidieron Francia y Rusia, Italia y Alemania a tratar de influir sobre el resultado, y en cada caso su intervención respondió a sus propios intereses.

Para Stalin, lo mejor que podía esperar era una contienda prolongada que enfrentase a las fuerzas de Francia y Gran

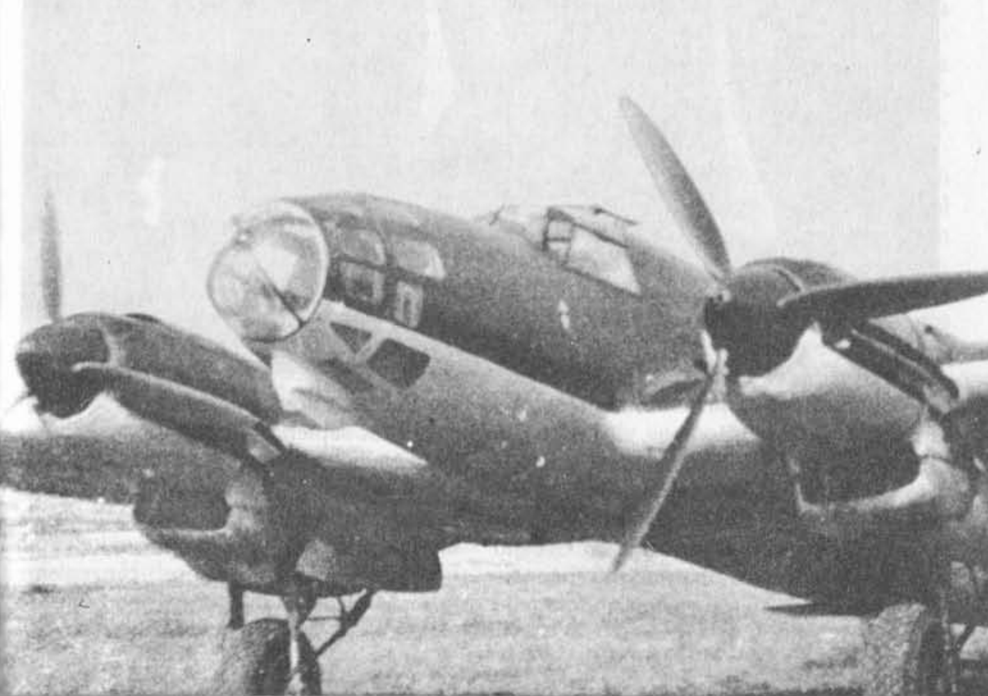


Arriba: **Henschel 123, bombardero en picado, monoplaza, que fue muy popular en la aviación de los nacionales.** Abajo: **Fiat CR-32 «Chirri» y Heinkel He-70 «Rayo».**





Arriba: **Heinkel He-51S, caza que emplearon inicialmente las fuerzas nacionales, pero que demostró ser inferior al ruso Polikarpov I-15.** Abajo: **bombardero medio bimotor Heinkel He-111B, para cuatro tripulantes, que se convirtió más tarde en el sostén principal de los bombarderos de la Luftwaffe.**



Franklin D. Roosevelt.

Bretaña contra las de Alemania e Italia. Una victoria rápida del Gobierno español sobre los sublevados sería tan indeseable como lo contrario. Por eso decidió no enviar a España al principio más que alimentos y materias primas, todo ello claramente etiquetado para que los trabajadores supieran quiénes eran sus amigos. Nada de armas, que podrían permitir a los republicanos vencer en poco tiempo, minimizando así el peligro de una derecha militante. Al mismo tiempo resultaba estratégicamente conveniente reforzar el débil y desorganizado Partido

Comunista español con unos cuantos tácticos políticos bien entrenados. Cuatro meses más tarde, cuando llegaron a Moscú las reservas de oro del Estado español, Stalin decidió que con él su ayuda quedaba más que pagada, y visto que Alemania e Italia estaban ya suministrando grandes cantidades de material bélico, inició el envío de cazas, bombarderos y pilotos.

En Inglaterra, las izquierdas veían la peor amenaza en una Alemania nazi aliada a la Italia fascista, y las derechas entonces en el poder temían que el comunismo ruso se extendiese; sólo el Partido Comunista pudo organizar el reclutamiento de voluntarios para combatir por los republicanos.

En el primer momento era opinión general que la "revuelta del general Franco" sería reprimida en un par de días, pero en la misma semana del alzamiento, *The Spectator,* con notable intuición, afirmaba que, según todos los indicios, en España se había abierto un período prolongado de violencia y quizá de terror. Una o dos semanas después de la visita a Londres del primer ministro francés, y coincidiendo con el primer envío de aviones franceses a España, la misma revista decía, con bastante menos tino: "Con la prudencia habitual en él, Blum ha decidido no intervenir en España." La idea de no intervención gozaba de buena prensa en Gran Bretaña, donde seguramente se temía más que en ningún otro país la posibilidad de una segunda guerra mundial.

En los Estados Unidos era año de elecciones presidenciales, y Franklin D. Roosevelt tenía poco tiempo que dedicar a Europa. Le preocupó, no obstante, lo que su embajador en España, Claude Bowers, le reveló sobre la intervención alemana. El 5 de agosto escribía al embajador norteamericano en Berlín, William E. Dodd, preguntándole qué ocurriría si "yo le hiciese a Hitler una petición personal y secreta para que delimitase los objetivos



Josef Stalin.

de Alemania durante un período de, por ejemplo, diez años, y declarase si se mostraría de acuerdo con una limitación general de armamentos". A esta ingenua consulta replicó el embajador Dodd que Hitler no participaría en una conferencia de paz a menos que antes se le dieran garantías de devolución de sus colonias a Alemania e Italia y de condenación abierta de Rusia. Roosevelt desistió del proyecto.

Lo mismo en Estados Unidos que en Inglaterra, la lucha del Gobierno español contra los nacionales despertó una gran ola de simpatía vocinglera, pero el apoyo de los anticomunistas, más disimulado, resultaría más poderoso, porque estos últimos eran más influyentes.

Lo que comenzara como intento de golpe de Estado relámpago se convirtió en escenario de ensayo internacional para la guerra mundial que se avecinaba. Cumplióse así lo previsto por Léon Blum cuando, en los primeros días del conflicto, dijo: "No debe haber en Europa una 'cruzada de ideales', cruzada que inevitablemente conduciría a la guerra."

Aficionados entusiastas

El 26 de julio de 1936, el teniente de la Luftwaffe Max Hoyos, al reintegrarse a su base tras un permiso, recibió orden de presentarse de inmediato ante el comandante. En vez de preguntarle cortésmente por su familia, como de costumbre, su superior le dijo: "El Führer ha decidido que ayudemos al general Franco a destruir el comunismo en España. Necesitamos diez tripulaciones de combate para transportar tropas de Marruecos a la Península Ibérica. Supongo, teniente Hoyos, que podemos contar con usted."

"¡Por supuesto, señor!"

"Bien. Mañana por la mañana comprará usted ropa de paisano y cuanto le haga falta. El habilitado le reembolsará los gastos. Seguidamente, con otros tres hombres, saldrá para Döberitz, donde se pondrá a las órdenes del comandante Von Scheele, de la escuadrilla de cazas Freiherr von Richthofen."

"Muy bien, señor."

"Y otra cosa. Es de vital importancia que la presencia de aviadores alemanes en España se mamntenga en secreto. Debe asegurarse de no llevar consigo nada que pueda descubrir su pertenencia a la Luftwaffe. Tendrá también que firmar una declaración jurada de que no dirá una palabra de este asunto a nadie, ni siquiera a su propia familia. ¿Comprendido?"

"Perfectamente, señor."

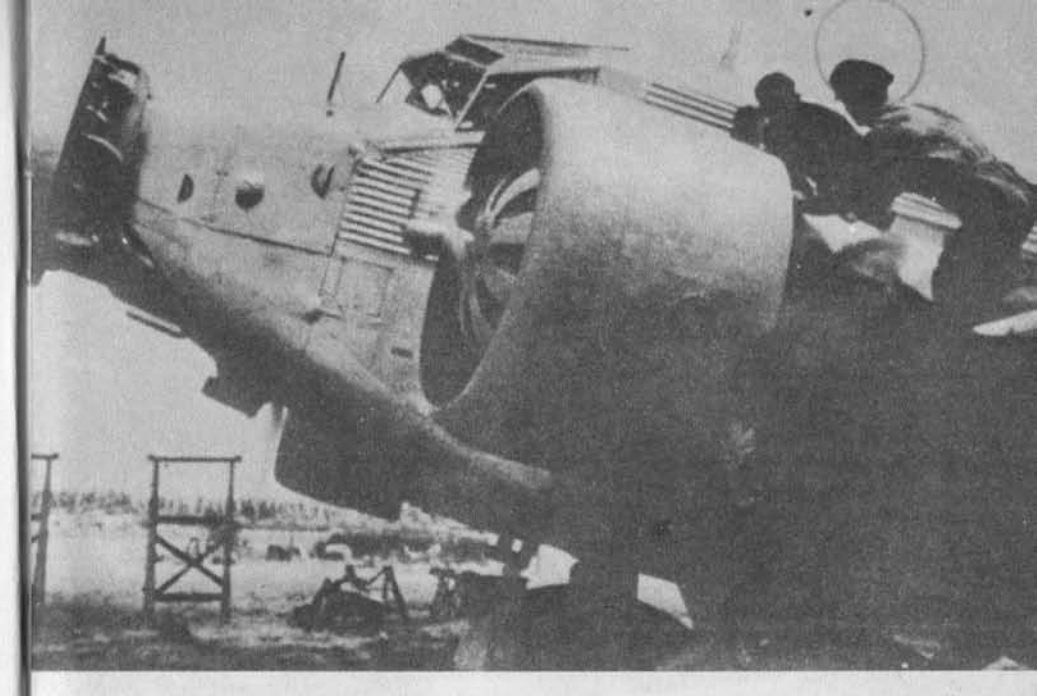
"Pues adiós y buena suerte. Dentro de tres semanas espero verles de regreso a los cuatro, sanos y bronceados."

Al día siguiente, los cuatro aviadores se presentaban en Döberitz, base principal de la Luftwaffe en la zona de Berlín, para unirse a otros ochenta procedentes de bases de cazas y bombarderos de todas las regiones de Alemania. Desfilaron ante el general Wilberg, que les leyó el siguiente telegrama recibido de Adolf Hitler:

"Führer ha decidido socorrer pueblo situación desesperada y rescatarle bolchevismo mediante ayuda alemana. Compromisos internacionales imposibilitan asistencia declarada por tanto acción de apoyo encubierta."

Según les dijo el general, ésta era toda la autoridad necesaria para enviar a España pilotos y personal de mantenimiento de la Luftwaffe. Con el fin de mantener el incógnito, viajarían como un grupo turístico de fotógrafos, ingenieros y comerciantes organizado por la "Agencia de Viajes Unión", en un crucero de placer bajo la égida de la organización "Fuerza por la Alegría", del doctor Ley. Podían escribir a sus familias diciéndoles que se encontraban en "misión especial" dentro de Alemania, y recibir las cartas que le enviasen a la dirección "Bei Max Winkler, Berlin SW 68". Esta oficina despacharía la correspondencia privada de los soldados alemanes en España durante los dos años y medio siguientes. Las cartas enviadas desde España eran abiertas allí, metidas en sobres nuevos con la dirección respectiva, franqueadas con sellos alemanes y mataselladas en "Berlín".

El viernes 31 de julio desfilaron en Döbertiz todos los voluntarios ante los generales Wilberg y Erhard Milch, y este último les dirigió una arenga. Esa misma noche fueron trasladados a la Lehrter Bahnhof, de Berlín, y tomaron un tren



Ju-52 en un aeródromo cerca de Sevilla.

especial para Hamburgo, donde a primera hora del sábado 1 de agosto embarcaron a bordo del carguero de 22.000 toneladas *Usaramo*, de la Woermann.

El barco había cargado ya seis He-51 y repuestos, once Ju-52 y repuestos, cañones antiaéreos de 200 mm. y munición, bombas, suministros médicos y una emisora de onda corta y otra de onda larga. A los aviones se les habían borrado todos los distintivos militares antes de desmantelarlos y embalarlos en cajones en la fábrica Junkers de Dessau, y los cañones antiaéreos iban también despiezados y embalados en grandes cajas etiquetadas como "mudanza de mobiliario". (La historia de que los cajones llevaban letreros con el texto: "Este cajón NO contiene cañones y bombas; sólo buenos mueble alemanes", es una burda patraña.)

Cuando se observó que todos los pasajeros eran hombres jóvenes de porte marcial que tenían que hacer un esfuerzo por no ponerse firmes o dejar escapar el saludo de ordenanza, la tripulación



El castillo de Herguijuela, en el que se alojó una de las primeras unidades de la Legión Cóndor.

advirtió que había "gato encerrado" y corrieron rumores de que los "turistas" eran comandos especialmente entrenados para recapturar alguna de las colonias perdidas de Alemania. Muchos de los marineros pidieron se les permitiera tomar parte en la empresa, sin conseguirlo.

El grupo se componía de diez dotaciones de vuelo para los bombarderos Ju-52, seis pilotos de caza para los He-51 y otro personal de aire y tierra, técnicos de radio, un oficial al mando con sus ayudantes y cinco civiles de enlace con Berlín. En total, noventa y un hombres. A las seis de la mañana de su primer día de navegación se les despertó bruscamente, y sus ilusiones de pasar una travesía de placer y tostarse al sol se desvanecieron de golpe y porrazo al ser repartidos en grupos y asignárseles diversos cometidos. Unos montaban guardia, otros asistían a clase, a otros se les destinó a las cocinas y todos habían de someterse a vigorosos ejercicios físicos. Limpiaron, restregaron y pulieron el barco de arriba abajo hasta darle el aspecto de un cuartel dispuesto para la inspección de un general visitante.

El *Usaramo* había despertado fuertes sospechas entre los estibadores comunistas de Hamburgo: "accidentalmente" dejaron caer uno de los cajones, que al romperse diseminó bombas y munición por todo el muelle. De resultas del hecho, el acorazado *Jaime I* andaba en busca del carguero alemán. A última hora del jueves 6 de agosto, el *Usaramo*, que llevaba rumbo este hacia el estrecho de Gibraltar, dio un giro de noventa grados y aceleró en dirección a Cádiz. El *Jaime I* lo avistó y le dio el alto, pero aquél despreció la amenaza y enfiló la bahía a toda máquina.

Todos los oficiales del acorazado habían sido asesinados cuando estalló la

Guerra Civil, estando anclado entonces en el puerto de Valencia y, por consiguiente, no había a bordo oficiales artilleros de precisión. El *Jaime I* hizo fuego, pero los disparos cayeron lejos del objetivo, y el *Usaramo* pudo refugiarse al amparo de las baterías de costa. Los voluntarios alemanes tuvieron ocasión de palpar la realidad de su aventura.

Desembarcaron, y un tren especial les condujo a Sevilla; luego de reunirse con las autoridades militares españolas, entre las que figuraban representantes de los generales Mola y Franco, quedó acordada la siguiente organización:

1. *Transportgruppe.*—Compuesto por los once Ju-52 con base en el aeródromo de Tetuán, quedaba al mando del oficial aviador Von Moreau.

2. *Bombengruppe.*—Los otros nueve Ju-52 fueron convertidos en bombarderos y formaron la "Escuadra B", con base en el aeródromo de Tablada, en Sevilla. Los tripularían españoles, y por el momento se suponía que los alemanes se limitarían a entrenarles. El alemán responsable de los bombarderos era el capitán aviador Henke.

3. *Jagdgruppe.*—Los primeros cazas Heinkel He-51 tendrían su base en Tablada, aeródromo militar de Sevilla. Se pretendía por entonces confiar su manejo a pilotos españoles entrenados al efecto, y un instructor experto, el capitán Von Houvald, acompañó a los cazas a Tablada, donde mecánicos alemanes se encargaron de ensamblarlos.

4. *Flakausbildungsgruppe.*—Con este nombre se designaba el contingente antiaéreo que habrían de servir oficiales y soldados españoles en su totalidad, aunque el mando global quedaba en manos de un oficial alemán, el teniente Hermann.

5. *Bodengruppe und die Horstkompanie.*—(Tropas de protección de tierra y aeródromos.) Era un pequeño cuerpo de infantería especialmente entrenado para guardar las pistas, hangares y aparatos. Al igual que las tropas de complemento y otras del Grupo de Cazas, estaba bajo el mando del teniente Eberhard.

Para su alojamiento se dividió a los alemanes en tres grupos: los oficiales y personal civil ocuparon el hotel Cristina, de Sevilla; los aviadores de inferior graduación y el personal de tierra de la Luftwaffe se repartieron en pensiones de la ciudad y de las afueras; los mecánicos, el personal de mantenimiento y la infantería se alojaron en barracones dentro de la base.

Las relaciones entre alemanes y españoles dejaban mucho que desear, no solamente por las grandes diferencias de temperamento, sino también por los naturalísimos celos que sentían los oficiales españoles. Apenas aterrizado en España, cada soldado alemán era ascendido con el correspondiente aumento de paga, que de cualquier forma era mucho mayor que la recibida por un español de graduación equivalente. Los uniformes de los alemanes, de color pardo, eran de mejor calidad y corte, y en general los alemanes no se molestaban demasiado en disimular su convicción de ser en todo superiores a sus aliados españoles.

El hotel Cristina se convirtió casi en un pedazo de Alemania; había centinelas alemanes a la entrada y funcionarios de seguridad alemanes que inspeccionaban la documentación de todo el mundo. La comida era excelente, y los almuerzos eran algo nunca visto para la mayoría de los jóvenes oficiales.

En los primeros días siguientes al desembarco de los aviones y demás material de guerra del *Usaramo*, la tarea más urgente era la de entrenar a aviadores y artilleros antiaéreos españoles en el empleo de los cañones de 88 mm., que llegarían a Lisboa en otro barco, para ser distribuidos después por tierra.

Dada la escasez de personal de tierra de la Luftwaffe, y estimándose aún necesario mantener en secreto las dimensiones reales de la intervención alemana,



Tropas regulares en espera de ser transportadas a España desde Marruecos.



Oficiales de la Legión Cóndor inspeccionan los daños causados por un bombardeo.

el mantenimiento de los Ju-52 se confió a la Lufthansa de Sevilla.

Al capitán Von Houwald, encargado de supervisar el ensamblaje de los He-51 en la base de Tablada, le molestaba la curiosidad de los oficiales españoles, que, según informó, hacían demasiadas preguntas sobre la mecánica de los aparatos, y aún peor, se permitían la audacia de meterle prisas. El ensamblaje resultó más dificultoso de lo previsto, porque faltaban unas piezas de recambio; pero el teniente Eberhard era buen improvisador y logró ponerlos en condiciones con bastante rapidez. Von Houwald los fue probando uno a uno. Luego, y sin tenerlas todas consigo, se los pasó a pilotos españoles. Dos se estrellaron poco después de despegar al día siguiente, y Houwald se estremeció al ver que los otros dos aterrizaban casi en vertical. Según palabras de su informe, sólo la buena fabricación alemana de los aviones impidió que se desencuadernasen. De resultas de este informe se decidió que mientras los españoles no estuvieran familiarizados con los Heinkel, los pilotarían sólo alemanes, obteniéndose para ello el correspondiente permiso de Berlín.

Entretanto, los Ju-52 realizaban el puente aéreo a pleno ritmo. Los vuelos eran de Tetuán a Jerez de la Frontera y Sevilla, pero en vista de que el viaje hasta Sevilla resultaba demasiado largo, se dispuso a marchas forzadas una base auxiliar cerca de Cádiz, reduciéndose así el tiempo empleado desde Marruecos de más de una hora a cuarenta minutos. Casi todos los vuelos tenían lugar entre el amanecer y las once de la mañana, porque la mayor turbulencia atmosférica a mediodía hacía que un setenta por ciento de los regulares sufriesen grandes mareos. Como iban apretujados, sentados con la cabeza apoyada en las rodillas, la confusión resultante era indescriptible. Y, sin embargo, era necesaria la presencia en Tetuán de vigilantes alemanes para impedir que en cada avión se colara doble número de ellos.

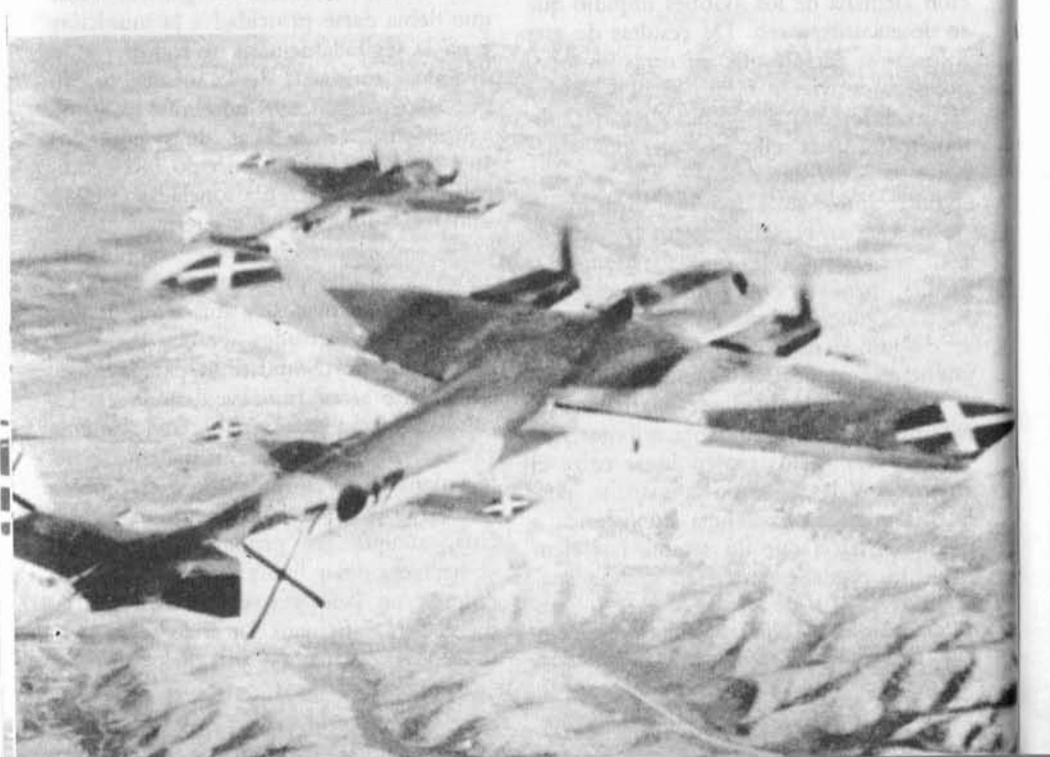
En la estación de origen se encendían hogueras por la noche, y los regulares expectantes, cuyas cifras no parecían disminuir nunca, entonaban uno tras otro sus cantos de guerra. Se les daba de comer antes de subir a bordo, para que, una vez en España, pudieran entrar en acción sin tardanza.

De noche se preparaban los Ju-52 a la luz de faros de camiones cuyo motor se mantenía en marcha para evitar que la batería se descargase. Esta operación con el vehículo parado recalentaba en seguida los motores.

Durante la semana siguiente al 10 de agosto pasaron el Estrecho 2.853 hombres y nueve toneladas de suministros bélicos. Señaló entonces el general Mola que debía darse prioridad a la munición, y en la segunda semana se transportaron casi doce toneladas de la misma, con lo que sólo pasaron 698 hombres. El 30 de agosto, tras veinte días de puente, los Ju-52 habían aerotransportado 4.824 combatientes y unas sesenta toneladas (54.942 kilos) de suministros de guerra.

El enorme consumo de combustible agotó pronto las principales reservas militares de Marruecos, y hubo que requisar depósitos privados. Franco pudo incluso adquirir combustible para aviones en la base aérea francesa de Tánger. La calidad de gran parte del obtenido de empresas y fábricas era insuficiente para los motores de aviación, pero el problema se resolvía mezclando benzol con bencina, aunque las proporciones exactas se hacían a ojo y había que rodar los barriles a un lado y a otro hasta que la mezcla era suficiente. La crisis se solventó con la llegada a Cádiz del petrolero







Arriba: **Un Junkers Ju-87A, Stuka, famoso bombardero en picado biplaza.** Abajo: **Dornier Do-17S.** Derecha: **bombardero bimotor Junkers Ju-86. Los tres de la Legión Cóndor.**

alemán *Kamerun* con los tanques cargados de combustible de alto octanaje. Había salido de Hamburgo con rumbo aparente a Génova, y tocó puerto el 13 de agosto, cuando sólo quedaba combustible para una jornada de los Ju-52. Tres días después llegó un petrolero italiano con un nuevo cargamento, y el Ministerio del Aire alemán envió 1.500 barriles de combustible y 170 de aceite. Así pasó la crisis.

Hasta obtener aviones modernos de Alemania e Italia, los nacionales tuvieron que arreglárselas con los aparatos de las Fuerzas Aéreas Españolas que habían quedado en su zona, después de que muchos de ellos fueran destruidos por personal de tierra en los primeros días del Alzamiento. En el Sur pudieron hacerse con tres bombarderos Fokker FVII/3m y quince Breguet XIX. Uno de los cuatro DC-2 de las líneas aéreas españolas que hacía el servicio París-Madrid se hallaba en el aeropuerto de Sevilla el 17 de julio y fue capturado por el capitán Vara del Rey, que, tras pilotarlo en el puente aéreo, lo transformó en bombardero. Hizo fijar ametralladoras que disparasen desde las ventanillas de cada lado y reemplazó los asientos por un portabombas de fabricación casera. Se comunicaba con los dos mecánicos que componían la tripulación por medio de un gran cencerro sujeto al techo de la cabina. Un toque seco significaba acción, "atentos a las bombas"; dos toques, "arrojad una bomba"; un repiqueteo continuo, "vaciad todas las bombas", y dos toques rápidos querían decir "usad la ametralladora". Con el arribo de auténticos bombarderos Savoia y Junkers, este Douglas se acondicionó como avión particular de la plana mayor de Franco. Los otros tres DC-2 fueron empleados de manera semejante por los republicanos, y uno de ellos bombardeaba el aeropuerto de Sevilla ya el 20 de julio.

Entre los jóvenes españoles del bando nacional que aprendieron a volar después de estallar la guerra y que llegarían a ser pilotos sobresalientes figuraba el duque de Lerma, José Larios. Logró servir

como bombardero incluso antes de recibir lecciones de vuelo. Sentado en la cabina trasera de un Breguet XIX, en el momento apropiado dejaba caer las bombas de 10 Kg. alojadas en portabombas exteriores al fuselaje. El mecanismo de lanzamiento era un artilugio improvisado de alambres que no siempre funcionaba. Fue una gran suerte para los inexpertos aviadores nacionales radicados en torno a Sevilla que en los primeros tiempos de la guerra los republicanos no emplearan en este sector ninguno de sus cazas Dewoitine.

La primera unidad de bombarderos de los nacionales se formó en el aeródromo de Tablada a primeros de agosto de 1936. Llamada "Escuadra B", constaba de tres escuadrillas de tres Ju-52 cada una. Sus tripulantes se entrenaron con los alemanes y aprendieron de la manera más dura: sobrevolando territorio enemigo para bombardear enlaces ferroviarios, convoyes de camiones y trenes. Uno de ellos ha descrito las dificultades de la operación hasta que a los Ju-52 se les dotó de portabombas adecuados.

"Mi posición en el aparato se ubicaba dentro de una torreta en forma de cubo suspendida entre las patas del tren de aterrizaje. Llevaba un parabrisas frontal y un emplazamiento de ametralladora, y en invierno resultaba muy frío. Tuvimos que inventarnos la manera de arrojar las bombas. Cortamos en el suelo del avión una trampilla y apilábamos las bombas a ambos lados de la abertura. Mi trabajo consistía en sentarme en el suelo con las piernas colgando en el espacio mirando hacia debajo y hacia delante del avión. Al aproximarnos a nuestro objetivo, un miembro de la tripulación se ponía de pie a cada lado para ir dándome las bombas alternativamente. Pesaban de 9 a 50 Kg., y aunque todo era muy primitivo, con la práctica logré una elevada proporción de aciertos. Era cuestión, sobre todo, de soltar las bombas en el instante preciso. La pega principal era que, al llevar abierta la trampilla, entraba por allí una corriente muy fuerte, y mientras yo sostenía la bomba en posición, el viento hacía girar el mecanismo para activar, con lo que uno de los tripulantes tenía que sujetarlo con la mano para que la bomba no hiciera explosión."

El acorazado republicano *Jaime I* era una espina clavada en el costado de los nacionales, no sólo por la amenaza que suponía para el cruce del Estrecho, sino por su activa participación en la contienda. El 7 de agosto se estacionó frente a Algeciras (a la vista de la Marina Real inglesa, fondeada en Gibraltar, al otro lado de la bahía) y abrió fuego directo sobre la ciudad con sus cañones de 300 mm. Los daños causados fueron menores de lo que podían haber sido —aunque el Consulado británico recibió de lleno una descarga y quedó prácticamente destruido— porque el tiro no era muy certero, debido quizá a la falta de oficiales artilleros a bordo. Muchos proyectiles hicieron explosión, si consecuencias, en los montes de detrás de Algeciras, en tanto que otros caían sobre la población sin hacer explosión.

La lucha a bordo del *Jaime I* al estallar la guerra había sido muy cruenta, porque entre la dotación del barco existían células bien organizadas de comunistas y anarquistas convencidos, que tenían noticia de la posibilidad de un golpe de Estado. Al enterarse de la sublevación de oficiales en tierra firme, la tripulación se reunió y eligió a un Comité de la Compañía del Navío para asumir el mando de manos de los oficiales rebeldes, quienes, sin llamarse a engaño sobre lo que sería de ellos si se rendían, se defendieron hasta el último hombre. Ni uno sólo escapó a la matanza, y cuando el Comité radiografió al Ministerio de Marina dando cuenta del hecho y preguntando qué había de hacerse con los cadáveres, la respuesta fue: "Bájenlos por la borda con respetuosa solemnidad."

La flota republicana se componía de tres cruceros, quince destructores y nueve submarinos, aparte el acorazado *Jaime I*. Después del ataque contra Algeciras, este último con dos destructores, un submarino y seis aviones, escoltó a una fuerza de asalto de milicianos hasta Ibiza, que fue reconquistada. Franco decidió que para el éxito de su puente aéreo era esencial poner fuera de combate a lo mejor de la flota republicana y su único acorazado.

Aún no había más que Junkers de transporte, no de bombardeo, pero el capitán Henke se ofreció a utilizar dos de ellos como bombarderos y tratar de hundir el *Jaime I*. Solicitó que le acompañasen dos del grupo del *Usaramo*, el teniente Max Hoyos como bombardero ametrallador y el teniente Von Moreau como piloto del otro avión. Cada aparato llevaría, además, un oficial de Marina español en calidad de observador.

Los Junkers carecían de sistema de carga de bombas, así que los mecánicos españoles montaron un aparejo de poleas y, sudando y resoplando, lograron izar 200 kilos de bombas a bordo de cada aparato, instalando al mismo tiempo un improvisado mecanismo de lanzamiento. Prolongóse esta operación desde la noche del miércoles 12 de agosto hasta pasadas las tres de la mañana siguiente. Los Junkers despegaron a las cuatro y diez, y cuatro y cuarto de la madrugada, y volando por debajo de las nubes, se dirigieron a la costa marroquí. Aún estaba oscuro cuando viraron al Norte, hacia Málaga; Von Moreau rebasó la ciudad por volar demasiado al Este. El capitán Henke divisó las luces justo antes de amanecer y llegó a la bahía malagueña sin ser visto. No halló ni rastro del acorazado, que había salido de puerto una hora antes, pero Henke hizo descender el aparato y sobrevoló de cerca los muelles para cerciorarse de que el *Jaime I* no estaba camuflado. Había fondeados un carguero y dos submarinos, y los alema-



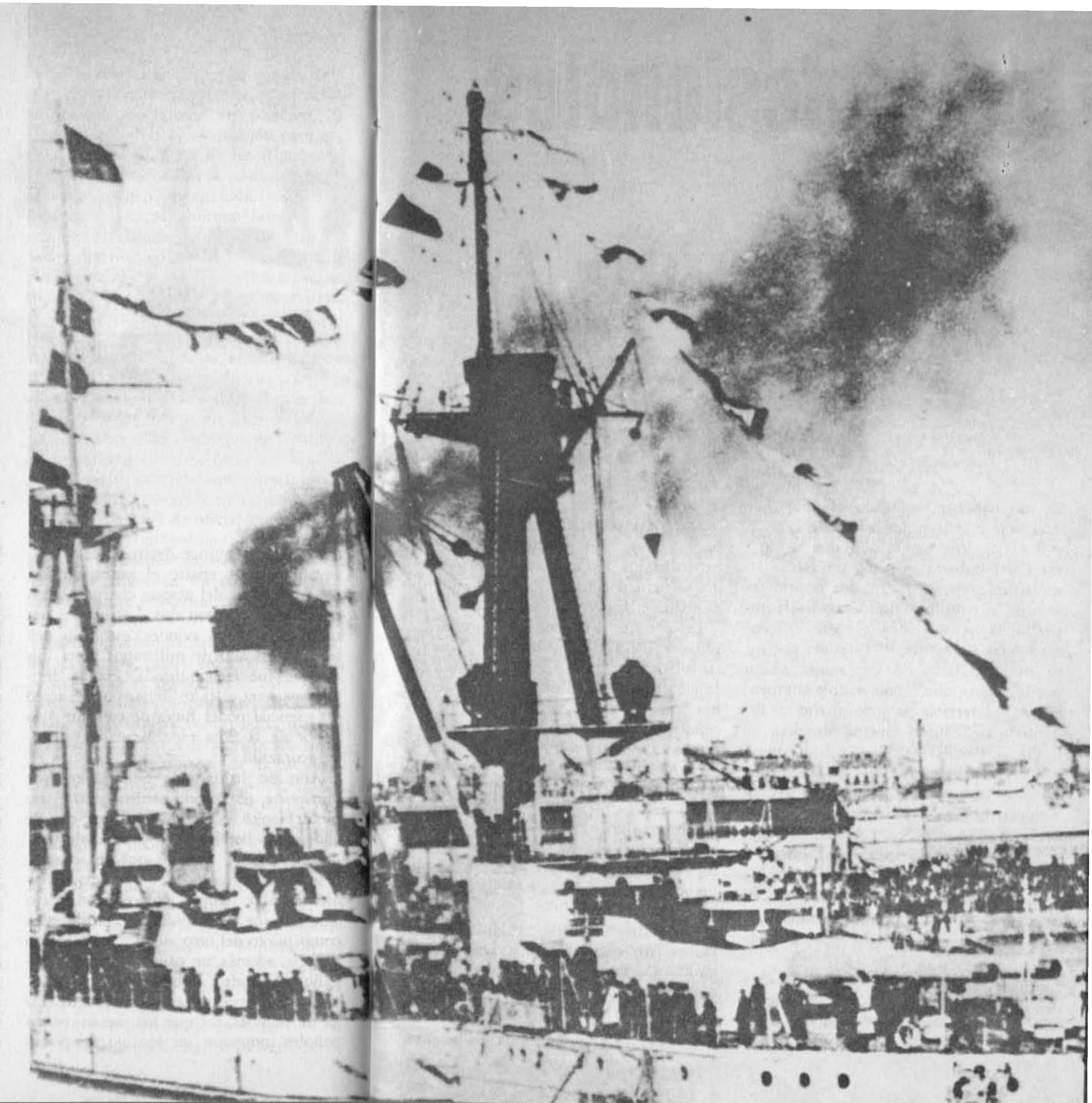
Dos de los nueve submarinos republicanos.

nes sintieron la tentación de hundir alguno de ellos. El acorazado, empero, tenía prioridad.

Iniciaron entonces un cuidadoso rastreo en parrilla del Estrecho, que prometía prolongarse durante horas, pero a poco de despuntar el alba, a las cinco, el oficial de Marina español avistó la larga forma gris del *Jaime I*, donde tantos de sus amigos perdiesen la vida. El bombardero se situó en posición a unas dos millas a popa, y manteniendo el rumbo se aproximó, al parecer sin ser visto. La improvisada instalación de lanzamiento de bombas se había preparado para una altura de 750 metros. Pero la nubosidad insólitamente baja les impedía elevarse a más de 250, y el teniente Hoyos tuvo que hacer unos rápidos cálculos para compensar la diferencia.

Se hicieron tres pasadas sucesivas de bombardeo sobre el acorazado. En la primera, las bombas cayeron a una distancia de cien metros por delante del navío. porque Hoyos se había excedido en la compensación de alturas. Entró en acción la tripulación del barco, pero antes de que pudiese usar el cañón antiaéreo, una bomba de la segunda descarga dio de lleno en el puente y el acorazado quedó a la deriva. En la última pasada estalló una bomba en la cubierta de popa, causando muchas víctimas. Hubo que remolcar el *Jaime I* para ser reparado en Cartagena, y en unos cuantos meses no se supo más de él.

Todos estos dispositivos caseros no duraron más que las dos semanas que tardó en llegar la versión bombardero del Ju-52, equipada con perfeccionados visores; con ello la guerra en el aire pasaba de su etapa del "aficionado entusiasta" a la más mortífera del profesional.



El «Jaime I».

Los profesionales

De no haberse producido el apoyo de Alemania e Italia a un lado y de Francia y Rusia al otro, es probable que la Guerra Civil hubiera quedado en tablas en un par de años, ya que, pasada la primera semana, el equilibrio de fuerzas hacía imposible la victoria de ninguno de los contendientes sin ayuda del exterior; por supuesto, se trata sólo de conjeturas, y bien puede decirse que, como posible compensación, la terrible sangría apartó a España de la Segunda Guerra Mundial.

Como hemos visto, el mundo tomó partido casi inmediatamente: Alemania, Italia y Portugal se declararon por los nacionales, la Unión Soviética y las democracias por los republicanos. Pero la situación no era tan sencilla, pues mientras en el primer grupo de países no había desacuerdo interno acerca de España, en las democracias surgieron dos bandos que reflejaban el conflicto de ideologías de la época.

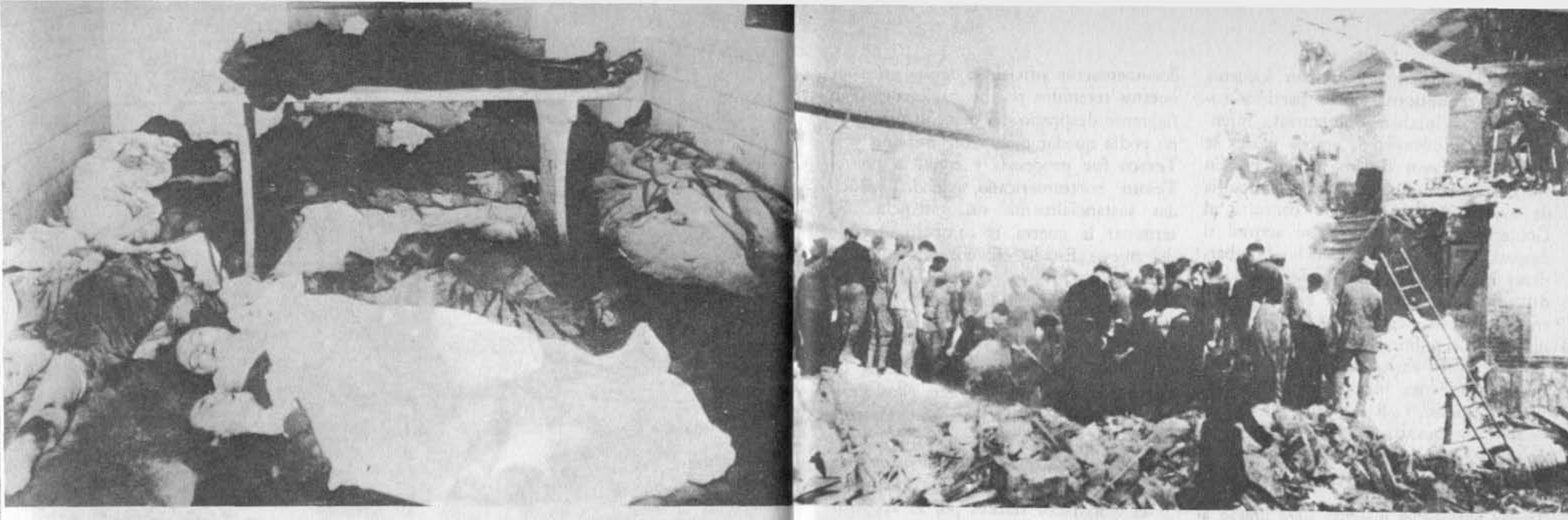
En Gran Bretaña y Estados Unidos, las fuerzas pronacionales, si bien menos nutridas, eran más poderosas que las prorepublicanas; en Francia, ambas eran igualmente potentes, y aunque finalmente lograra imponerse la facción prorrepublicana, antes los pronacionales —y en particular los partidos de la derecha católica— habían conseguido reducir los suministros a España.

Las grandes cantidades de material llegadas a España entraban contraviniendo las solemnes cláusulas del Acuerdo de No Intervención, por el que todos los países que surtieron de armas a España, excepto Méjico, se habían comprometido a mantener estricta neutralidad. Aunque la idea inicial de semejante acuerdo procedía del francés Léon Blum, fue la actitud del Gobierno británico, comunicada extraoficialmente, lo que le decidió. Los franceses expusieron la sugerencia a las restantes partes interesadas y prometieron que la ayuda de Francia cesaría el 9 de agosto.

Gran Bretaña, Bélgica, Holanda, Polonia, Checoslovaquia y la URSS aceptaron; Alemania pidió que se prohibiese igualmente recaudar fondos "porque el



Unos niños se protegen de las bombas.



La nueva forma de guerra: víctimas de las incursiones aéreas.

Edificios destruidos por los bombardeos en Burgos.

oro es un arma de guerra"; Rusia solicitó que también Portugal acordase no intervenir. Portugal accedió "en principe", frase que a menudo han encontrado útil los diplomáticos, y Hitler, que estaba a punto de doblar el período de servicio militar en Alemania y quería contrarrestar la mala impresión que causaría su medida, mandó firmar a su ministro de Asuntos Exteriores.

Los representantes de las veintiséis potencias signatarias, excepto Portugal, celebraron su primera sesión plenaria en Londres, en el Salón Locarno, del Foreign Office, el 9 de septiembre de 1936. Es difícil creer que tuvieran la menor intención de mantener su palabra, y el delegado alemán informó a su país de que a Francia e Inglaterra no les interesaba tomar medidas efectivas, sino solamente pacificar a sus respectivos partidos de izquierda.

El Acuerdo de No Intervención estaba destinado a ser un documento único en la historia de las relaciones internacionales, porque ni uno solo de sus firmantes observó lo acordado. En palabras de Hugh Thomas, "así nació el Comité de No Intervención, que, progresando de la ambigüedad a la hipocresía y de la hipocresía a la humillación, llegaría a sobrevivir a la Guerra Civil".

Un informe oficial secreto del Ministerio de Asuntos Exteriores alemán decía por esas fechas: "Durante la discusión del Tratado de No Intervención, el Ministerio de Asuntos Exteriores dudó sobre si cargar con la responsabilidad de continuar el envío de armas a Franco o esperar antes de hacerlo a que algún otro de los signatarios rompiera el pacto. Pero la urgencia de los suministros a Franco era tal, que no fue posible posponerlos."

No era Franco el único que necesitaba urgentemente armas. Al Norte, Mola no podía armar a sus voluntarios y sabía que su posición era delicada frente a un eventual ataque republicano. Pidió entonces a Alemania 8.000 fusiles con mil cartuchos cada uno, alegando con cierta aspereza que "hasta ahora se ha surtido exclusivamente al grupo meridional". Ofrecía noventa mil libras al contado y el resto en mineral de cobre contra recibo de las armas en La Coruña.

El Gobierno alemán aceptó: 4.500 fusiles con su munición se sacaron de las reservas de la Wehrmacht, y el resto se compró a una conocida firma holandesa de armamento, la Weltjens. La Marina alemana dispuso el envío a través de sus propios agentes, Mathias Rohde y Compañía, los mismos que contrataron el *Usaramo* para el primer suministro de aviones, cañones y tropa, y que en los primeros meses de la guerra pusieron en funcionamiento otros nueve cargueros. El estibaje de armas con destino a Franco lo realizaba sólo la Gestapo y siempre desde el mismo muelle de Hamburgo, el muelle Petersen. Había en Hamburgo muchos miembros clandestinos del Partido Comunista alemán, y el Gobierno español estaba al tanto de los envíos de material bélico, casi hasta el último mosquetón.

El camuflaje era suficiente y algunas de las cajas grises de munición llevaban incluso sus etiquetas detalladas. La dotación de los barcos se elegía cuidadosamente, pero tenía que firmar declaración jurada de no revelar nada de lo que supiese. Los radiotelegrafistas procedían de la Marina alemana. Navíos de guerra alemanes escoltaban a los cargueros en aguas españolas; los submarinos alemanes permanecían al acecho de los de la República.

En Rusia, donde aún no se había decidido aportar material y tropas, se recaudaron grandes sumas de dinero para ayudar al Gobierno republicano a adquirir armas; Italia seguía suministrando tanto material y combatientes como lo permitía el ritmo de envío, reclutamiento y equipo; Francia aprobó la formación de la escuadrilla Malraux y no se dio por enterada del paso por su territorio de material procedente de otros puntos; Portugal, abandonando toda pretensión de neutralidad, facilitaba el desembarco en Lisboa y traslado por el interior de cargamentos de armas, y entregaba a los nacionales a cuantos soldados republicanos cruzaban la frontera. En Gran Bretaña y

Estados Unidos se organizaban socorros para los republicanos y los partidos comunistas reclutaban voluntarios, mientras el *establishment* de ambos países se volcaba en favor de los nacionales. En los Estados Unidos, cuando la compañía de aviación Glenn Martin consultó al Gobierno sobre cuál sería su actitud si despachaba un pedido de ocho bombarderos Martin al Gobierno español, se le disuadió enérgicamente de ello. En contraste con esta negativa declarada a ayudar a la República, la empresa privada vendió a los nacionales 12.000 camiones y cantidades ingentes de combustible. El capitán T. Rieber, uno de los directivos de Texaco Oil, concedió a Franco crédito ilimitado, y los petroleros de la Texaco, con destino a Francia, según su documentación oficial, se desviaban a los puertos retenidos por los nacionales. Tan flagrante desprecio del derecho marítimo no podía quedar totalmente impune, y la Texaco fue procesada y convicta por el Tesoro norteamericano, viendo reducidas sustancialmente sus ganancias. Al terminar la guerra, la compañía recibió del nuevo Estado español seis millones de dólares.

En Inglaterra, el Gobierno y Partido conservadores, el Cuerpo diplomático, la Iglesia y la oficialidad de los tres ejércitos eran unánimemente partidarios del triunfo de los nacionales. Para ellos, Franco parecía representar la oposición armada a la fuerza revolucionaria que antes o después habría que vencer en otros lugares. Churchill protestó personalmente ante el embajador francés por el apoyo de Francia a España, y el embajador británico en París advirtió a los franceses que, si no dejaban de ayudar a la República, Gran Bretaña no acudiría en socorro de Francia en caso de guerra con Alemania. En Madrid, la Embajada británica se convirtió en refugio de pronacionales: acudían en tan gran número, que a finales de la guerra ocupaban ya siete edificios. El Almirantazgo manifestó haber quedado "desfavorablemente impresionado" por la matanza de los oficiales partidarios de la rebelión militar. Sin duda, sus señorías habrían censurado con igual severidad una matanza destinada a sofocar una rebelión de izquierdas.

Pero uno de los documentos más reveladores de la actitud oficial británica en aquella época es una minuta secreta del encargado de Negocios alemán en la España republicana a su jefe de Berlín. Fechada el 16 de octubre de 1936 en Alicante, decía, entre otras cosas: "En cuanto a Inglaterra, hemos hecho el interesante hallazgo de que suministra munición a los nacionales, vía Gibraltar, y el comandante de un crucero británico fondeado aquí, en Alicante, nos ha facilitado últimamente información sobre entregas de armamento ruso al Gobierno rojo, cosa que ciertamente no habría hecho sin recibir orden previa." Finalmente, el Foreign Office declaró ante el encargado de Negocios alemán en Londres que no reconocería el bloqueo de puertos nacionales proclamado por la República. Mientras tanto, Gran Bretaña exhortaba abiertamente al resto del mundo a observar estricta neutralidad respecto a España.

El 8 de agosto, el príncipe Bismarck,

Tropas nacionales marchan para unirse al ataque sobre Madrid.





Los republicanos, en acción, cerca de Huesca.



Los daños de la guerra en Huesca.

encargado de Negocios alemán en Londres, aseguraba personalmente al secretario de Asuntos Exteriores, Anthony Eden, que "Alemania no ha enviado ni enviaría a España ningún armamento o material de guerra". El 26 de agosto iniciaba el *Usaramo* su segunda travesía repleto de bombas, obuses y munición para armas cortas. Ese mismo día, el mercante alemán *Girgenti* descargó en La Coruña 8.000 fusiles, 8.000.000 de cartuchos y 10.000 granadas, y cargó 2.150 toneladas de mineral de cobre y los cadáveres de los dos primeros voluntarios alemanes muertos en España. Los agentes navieros de la Marina alemana contrataron ocho cargueros más: *Cap Arcona, Mont Pascual, Wigbert, Procida, Kamerun, Pasajes, Eisenach* y *Helios*, y durante toda la Guerra Civil estos diez buques transportaron toda clase de material bélico de Alemania a puertos españoles y portugueses, violando con el mayor descaro el compromiso germano de no intervención. El *Kamerun* descargó en Lisboa carros ligeros, bombas y granadas el día 25 de agosto, fecha en que Alemania firmaba el Acuerdo. Muchas personas presenciaron el hecho y se le dio amplia publicidad; pero esa semana el *Spectator*, de Londres, notificaba a sus lectores, en la torturada jerga periodística del momento: "No hay la menor evidencia de que el general Franco esté recibiendo del extranjero suministros en cantidad apreciable." La nota final la daría Anthony Eden, que, tras recibir del Servicio británico de información militar noticia detallada del armamento facilitado por Alemania e Italia a los nacionales, declaró en la Cámara de los Comunes: "Otras naciones son más culpables que Alemania e Italia de romper el acuerdo de no intervención."

Los cargueros alemanes regresababn de España cargados de materias primas: aceite de oliva y naranjas, cobre, mineral de hierro, piritas y metales escasos, como mercurio y volframio, y aunque con este trueque desproporcionado se acumulaba

la deuda del lado español, el sistema beneficiaba a Alemania, desesperadamente falta de divisas. Las reservas en oro de España estaban en Madrid y pronto camino de Rusia, y, por lo tanto, escaseaba la moneda extranjera en el bando nacional, aunque parece ser que Juan March había aportado al Movimiento una cantidad considerable de libras al contado antes de la guerra, a los que había que añadir los 10 millones de dólares que la familia real española sacó con igual destino de sus cuentas bancarias en el extranjero. Los simpatizantes de Franco en Hispanoamérica, Nueva York y Londres sumaron a ello un millón de libras. Claro está que los nacionales confiscaron todas las divisas existentes en su zona y solicitaron el oro de propiedad privada, pero todas estas medidas resultaban insignificantes frente a los enormes créditos otorgados por Alemania e Italia.

El flujo de armas alemanas ayudó a los nacionales a lograr éxitos importantes en agosto y primeros de septiembre. Se instruyó a pilotos españoles en el manejo de los Junkers, y su primera misión a gran escala tuvo lugar el 23 de agosto, cuando ocho Ju-52 pilotados por oficiales de las Fuerzas Aéreas Españolas, pero con tripulaciones nuevas, bombardearon la principal base aérea republicana en Getafe, a quince kilómetros al sur de Madrid, destruyendo unos cuantos aparatos en el suelo. Dos días después se atacó otra base republicana, la de Cuatro Vientos, y el 27 y 28 de agosto se bombardeó el propio Madrid. El hecho no surtió sobre la población el efecto esperado, pues en lugar de huir aterrorizada organizó refugios y cobró nuevos ánimos para resistir. Pocas cosas despiertan mayor odio que la vista de mujeres y niños muertos y heridos, y el odio eleva mucho la moral. Lo curioso es que esta fiera reacción del pueblo español ante los intentos de quebrar su resistencia a fuerza de bombas fue una lección que no supieron aprender las potencias que durante la Segunda Guerra Mundial emplearían extensamente el bombardeo.

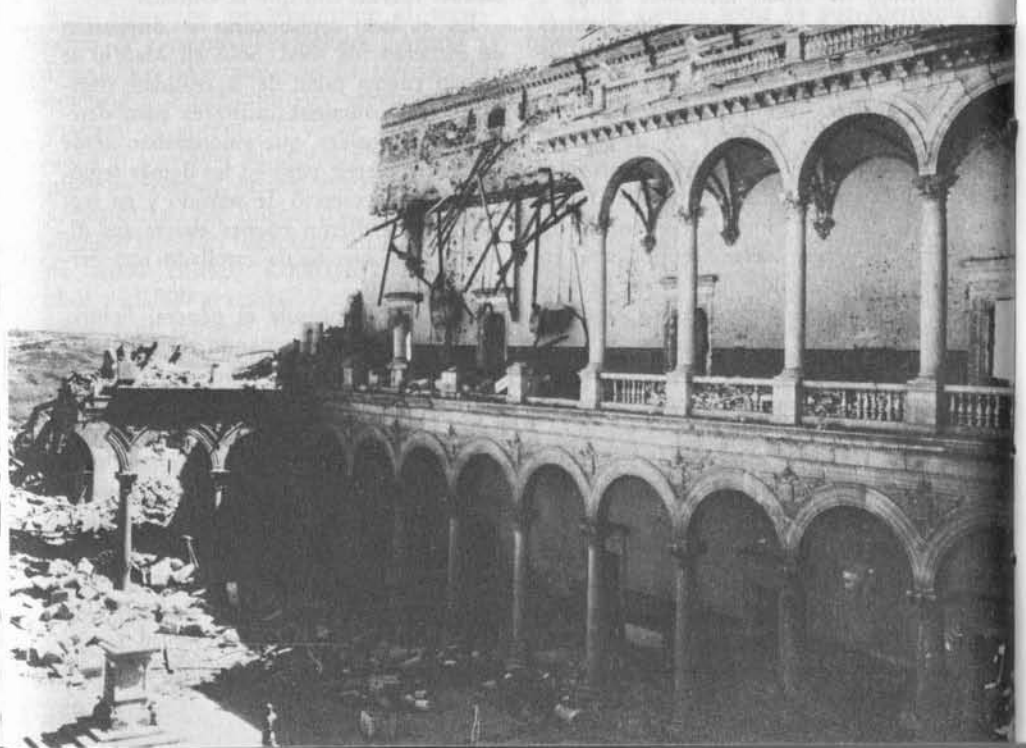
El plan de campaña de los nacionales, trazado antes del Alzamiento por el general Mola, se basaba en la captura de Madrid por cinco columnas respaldadas por otras tantas ciudades que se suponía caerían en los primeros días. Pero perdida Valencia, en delicada situación Zaragoza y aislado Marruecos, sólo pudieron lanzarse sobre la capital dos columnas

En conjunto, los dos bandos quedaban en un primer momento muy equilibrados y los diversos mandos militares sublevados tuvieron que atender a defenderse de sus enemigos más próximos. Faltaba, además, un mando único, pese a lo cual, y dentro de lo posible, sí se intentó ocupar rápidamente Madrid, pese a que el objetivo era desproporcionado para las escasas fuerzas con que se contaba.

En el lado republicano la dispersión de esfuerzo fue total. Sólo en Madrid se dieron cuenta cabal de la realidad, organizándose columnas militares para detener a los rebeldes, que amenazaban desde la cercana sierra; pero en las demás regiones la lucha careció de sentido y en realidad no se dieron cuenta exacta sus directores de que había estallado una verdadera guerra.

Ya en la Península el general Franco, y en sus manos el mando de todas las tropas nacionales del Sur, se inició la marcha sobre Madrid. En el Norte, Mola había obtenido considerables éxitos, y no contento con amenazar la capital desde el Noroeste, mantenía sus fuerzas sobre una línea al este de Madrid. Esta línea partía de las estribaciones pirenaicas al norte de Jaca y continuaba por Huesca, Zaragoza, Belchite y Daroca hasta Teruel, 300 Km. al este de Madrid y 150 kilómetros al noroeste de Valencia. Con





El Alcázar de Toledo, destrozado en el combate.

ello pretendía impedir el fácil acceso a Madrid desde Cataluña y presionar desde el Norte y el Este sobre la capital.

Franco había enviado un fuerte contingente desde Sevilla a Mérida. En una semana avanzaron 200 Km. Después, y tras asegurarse la retaguardia ocupando Badajoz, tras una de las acciones más cruentas de toda la guerra, marchó en dirección noreste hacia Madrid, capturando Talavera de la Reina, a una fuerza más numerosa, pero menos disciplinada, el 3 de septiembre. Era un avance ininterrumpido de 440 Km. en apenas un mes: faltaban sólo 110 Km. para Madrid y el Ejército de Africa se había unido ya al Ejército del Norte. Parecía inevitable la toma de la capital en dos o tres semanas.

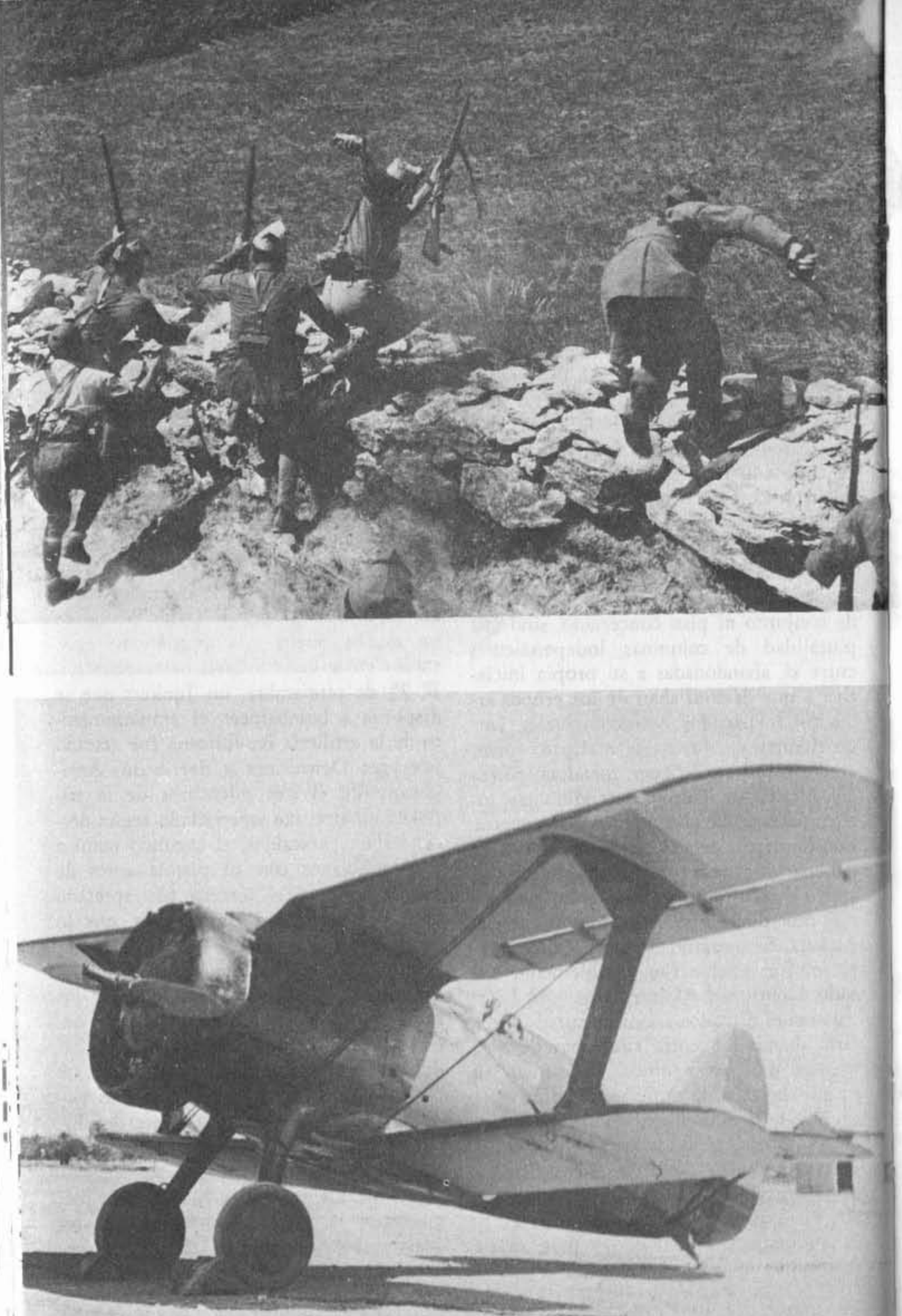
En el bando republicano no había idea de conjunto ni plan concertado, sino una pluralidad de columnas independientes entre sí, abandonadas a su propia iniciativa y que desconfiaban de los grupos armados de partidos políticos rivales. Largo tiempo y esfuerzo se malgastó intentando capturar la gran fortaleza pétrea del Alcázar de Toledo, defendido por los nacionales desde el comienzo de la guerra. Bombarderos republicanos, que podían haberse empleado con mayor provecho en apoyo directo de sus tropas eran enviados día tras día a machacar los muros del Alcázar. Se lanzaron treinta acciones contra el fuerte, que fue terriblemente minado. Dentro del Alcázar había unos 1.300 nacionales armados y casi la mitad de esa cifra de civiles, entre ellos más de quinientas mujeres y niños. Imprimían su propio boletín de noticias, *El Alcázar*, y un día que el bombardero no hizo acto de presencia, el director publicó el siguiente anuncio en la sección de pérdidas: "PERDIDO pajarito que vuela todos los días en las proximidades de Nueva Numancia. Responde al nombre de 'Trimotorcito'."

Cierto día el bombardero llegó volando a muy baja altura y a tal velocidad, que ni el joven y avispado corneta encargado de sonar la alarma ni la mascota de los defensores, un perro lobo que había aprendido a detectar el ruido de los aviones, tuvieron tiempo de avisar de su presencia. De sus escotillas de bombardeo cayeron unas latas de aluminio llenas de alimentos y mensajes de aliento en los que se prometía pronto socorro. Entretanto, el Ejército de Africa proseguía su avance hacia Madrid, pero ya a mediados de septiembre la épica resistencia del Alcázar frente a todos los recursos de los republicanos había cautivado de tal modo la imaginación de los nacionales, que Franco, renunciando a lanzarse sobre la capital, optó por el gesto moral de desviar a sus tropas para liberar el Alcázar.

Sobre el cielo de Toledo se desarrolló en las últimas etapas de la lucha uno de los duelos aéreos más dramáticos registrados en la Guerra Civil hasta entonces. El 25 de septiembre, un Junkers que se disponía a bombardear el emplazamiento de la artillería republicana fue atacado por tres Dewoitines y derribado. Arrojáronse de él tres miembros de la tripulación: uno fue ametrallado según descendía en paracaídas, el segundo mató a tres milicianos con su pistola antes de caer muerto, y el tercero fue apresado vivo y entregado a las mujeres, que lo destrozaron.

El 27 de septiembre cedía la última resistencia republicana en Toledo, y los milicianos huyeron atropelladamente hacia Madrid, bombardeados y ametrallados por aviones nacionales, que en parte pilotaban alemanes. Cuatro días más tarde se proclamaba a Franco jefe del Estado y comandante supremo de todas las fuerzas de tierra, mar y aire.

Las fuerzas nacionales cubrían en aquel momento las tres cuartas partes de un óvalo que desde Toledo, 72 Km. al suroeste de Madrid, pasaba por Maqueda



Los legionarios, una fuerza excelentemente instruida, se lanzan al asalto.

San Martín de Valdeiglesias, Avila, Sigüenza, Molina y Teruel, 300 Km. al este de la capital. El cuarto, de círculo septentrional, ocupado por el Ejército del Norte, de Mola, iba desde Sigüenza, 130 kilómetros al noreste, hasta Avila, 112 kilómetros al noroeste. El Ejército de Africa sostenía el resto de las líneas nacionales hasta Toledo por el Sur. La línea que desde Sigüenza corría en dirección sudeste hasta Teruel no era una línea de frente, en el sentido de estar constituida por una serie continua de posiciones fortificadas en profundidad y mutuamente defendidas, sino una sucesión de pueblos y posiciones naturales ocupadas por un bando y amenazadas por el otro y entre las que era incesante el tráfico de personas.

Desde finales de septiembre toda la atención se centró sobre Madrid y su amenazada zona Sur, donde el Ejército de Africa se aprestaba al asalto definitivo. Las fuerzas de Mola se componían mayoritariamente de voluntarios civiles armados, reforzados por unidades del Ejército regular que, hallándose en las ciudades conquistadas por los rebeldes, se les habían unido. Se encargarían de mantener la presión sobre Madrid desde el Norte y de tener preparadas reservas para los atacantes.

El escalón de vanguardia del Ejército de Africa constaba de cinco columnas de tropas escogidas. Integraban cada una de ellas dos tabores de regulares, una bandera de la Legión y una batería artillera. El tabor, formado por regulares bajo el mando de oficiales y clases de tropa españoles, se componía de 225 hombres; la bandera, en la que se integraba la artillería, era una unidad de combate autónoma, formada por unos 600 legionarios. Cada columna llevaba sus propios médicos e ingenieros, así como personal de transmisiones, transportes, suministros y reconocimiento. El calibre de las piezas de artillería oscilaba entre 45 y 155 mm., y cada Cuerpo contaba, además, con cañones antiaéreos móviles. Estas columnas eran la flor y nata del Ejército de Africa, las más profesionales, mejor equipadas y más eficaces. Su ininterrumpido avance, cubierto por misiones de bombardeo y ametrallamiento a cargo de los Junkers, Heinkel, Savoia y Fiat, había robustecido tanto su moral, que se creían invencibles.

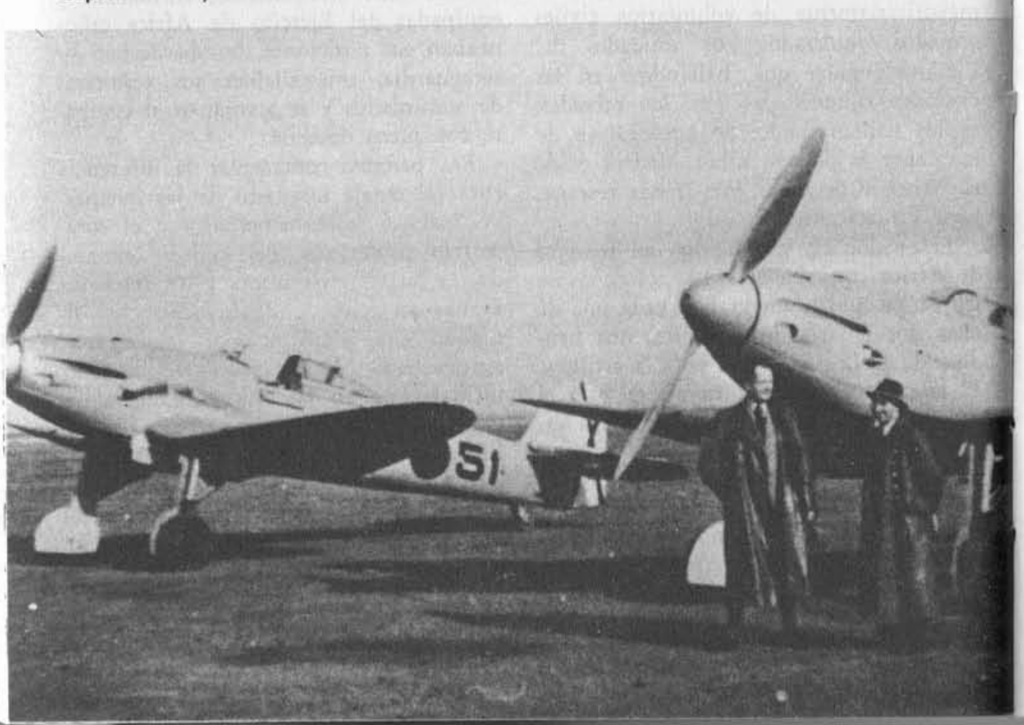
Las mandaba uno de los soldados legendarios de España, el general José Enrique Varela, hijo de un sargento y por dos veces merecedor de la máxima condecoración militar española al valor por su actuación en Marruecos. Al dirigir sus tropas contra las defensas desorganizadas de Madrid estaba seguro de que nada impediría su avance hasta la misma Puerta del Sol. La defensa republicana se desmoronaba día tras día a medida que las fuerzas bien disciplinadas, entrenadas y equipadas del Ejército de Africa cañoneaban sus posiciones, bombardeaban su retaguardia, ametrallaban sus columnas de suministros y se arrojaban al combate con plena decisión.

Era patético contemplar la diferencia entre el coraje insensato de las inexpertas milicias gubernamentales y el coraje frío, profesional, del soldado entrenado. La Legión Extranjera y los regulares avanzaban lenta y deliberadamente, situando ametralladoras por los flancos, aprovechando la cobertura del terreno, infiltrándose en las líneas republicanas, emplazando cañones para el tiro de enfilada y cubriendo mutuamente su marcha. Los defensores descuidaban la guardia de posiciones ventajosas al pie de los montes y cometían el fatal error de amontonarse en reductos junto a la carretera principal o caminos secundarios, para, llegado el momento del repliegue, huir

Polikarpov I-15.



Arriba: **Messerschmitt 109B, el mejor de los cazas que actuaron en la Guerra Civil Española.** Abajo: **Heinkel He-112.**



por carretera en vez de escapar a campo abierto. El resultado es fácil de imaginar: las bajas eran mucho mayores en la retirada que en toda la batalla anterior.

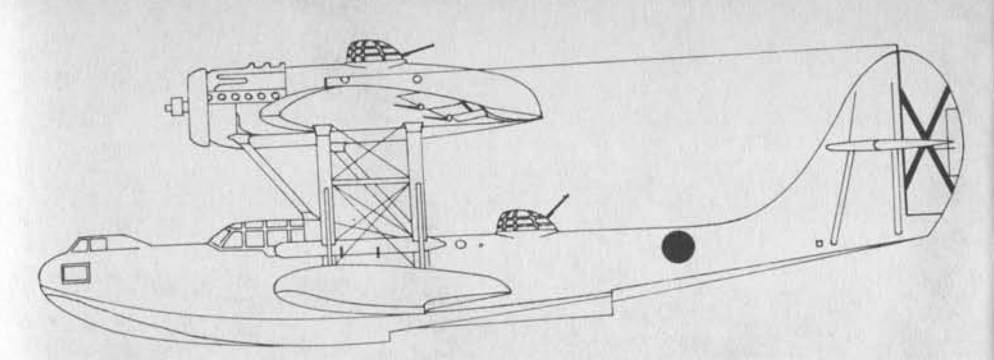
A mediados de septiembre se había equipado a dos escuadrillas de las Fuerzas Aéreas Españolas con cazas He-51, y los aparatos nacionales se unieron a la lucha. La aviación del Gobierno, compuesta en su mayor parte por modelos anticuados originales del país, no podía competir con los modernos aparatos alemanes e italianos. Las fuerzas de André Malraux perdieron cincuenta y siete de sus sesenta y cinco aviones tratando de cubrir la retirada hacia Madrid. El 7 de octubre, los Junkers sobrevolaron de nuevo la capital sin el menor impedimento, pero en esta ocasión, en lugar de arrojar bombas, sembraron las calles de octavillas en las que se instaba a la población civil a permanecer en sus casas hasta que las tropas nacionales entraran en la ciudad.

Todo parecía indicar que la Guerra Civil entraba en su fase final, ya que, perdido Madrid, el Gobierno republicano no podría sostenerse por mucho tiempo en Barcelona ni en Valencia. Todos los países extranjeros, incluso los hostiles al lado nacional, se dispusieron a reconocer al nuevo régimen. El Comité de No Intervención seguía representando su farsa en Londres. Italia insinuó a Alemania que los nacionales contaban ya con suficiente armamento (acababan de llegar a España los primeros carros alemanes), mientras que "el Gobierno de Madrid andaba escaso de material de guerra", por lo cual los gobiernos alemán e italiano debían poner todo su empeño en hacer cumplir estrictamente el embargo de armas. Pero el encargado de Negocios alemán en Alicante, observador agudo y experimentado, negó que la República anduviese escasa de armas, señalando que "a los puertos orientales llegan por mar enormes cargamentos de material bélico, que inmediatamente se trasladan a Madrid; en él figuran, sobre todo, aviones, artillería, cañones antiaéreos, ametralladoras y motocicletas; se dice que hay también carros. Gracias a este abundante equipo moderno, para el cual se facilitan además instructores extranjeros, el Ejército del Pueblo está adquiriendo una fisonomía radicalmente distinta". Este informe lleva fecha 23 de septiembre, pero cinco días después el encargado de Negocios alemán en Moscú manifestaba que "hasta ahora ha sido imposible obtener pruebas fehacientes de violación del embargo de armas por parte del Gobierno soviético". Informaba, no obstante, que, según rumores, el vapor soviético *Neva,* que el 19 de septiembre saliera de Odesa con 2.000 toneladas de alimentos oficialmente costeados mediante colectas voluntarias entre los trabajadores españoles, llevaba una carga muy distinta. Cuando el *Neva* descargó en Alicante el 25 de septiembre, el vigilante encargado de Negocios alemán informó que los 1.360 cajones de pescado contenían en realidad fusiles, y los 4.000 y pico cajones de carne prensada, munición. Daba también por "segura" la caída de Madrid, pero Berlín, quizá mejor informado, decidió posponer su reconocimiento *de facto* del Gobierno franquista hasta que los nacionales entraran efectivamente en la capital.

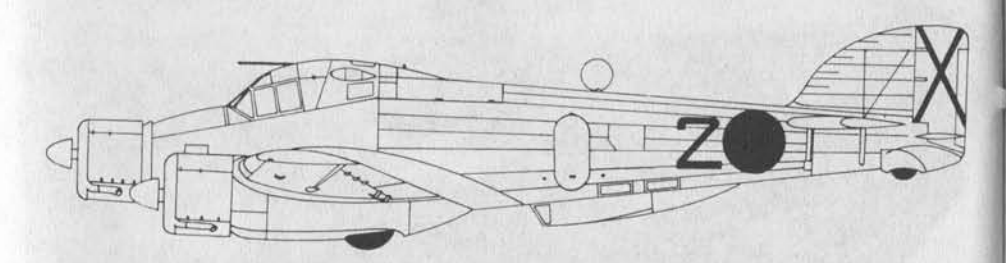
Los observadores alemanes en la España republicana no advirtieron, sin embargo, la llegada más significativa de todas: la de treinta y tres técnicos rusos arribados el 10 de septiembre, que sigilosamente se hicieron cargo de los aeródromos de Carmolí y Los Alcázares en espera del arribo de cazas y bombarderos soviéticos. El 13 de octubre, el *Bolshevik,* procedente de Odesa, depositaba en España los dieciocho primeros cazas Polikarpov I-15, y tres días más tarde otra docena fue transbordada en alta mar de un barco ruso a otro español. El dominio absoluto de los cazas alemanes e italianos tocaba a su fin.



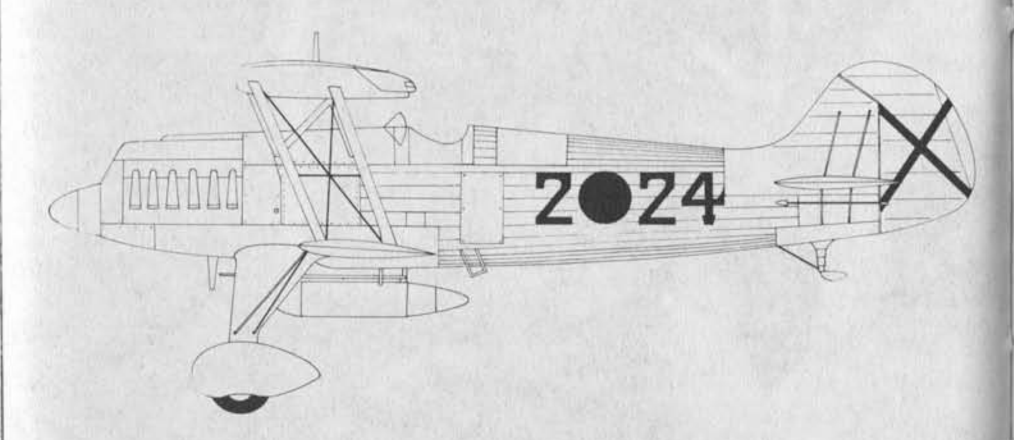
Heinkel He-59, del Grupo 88
de la Cóndor.



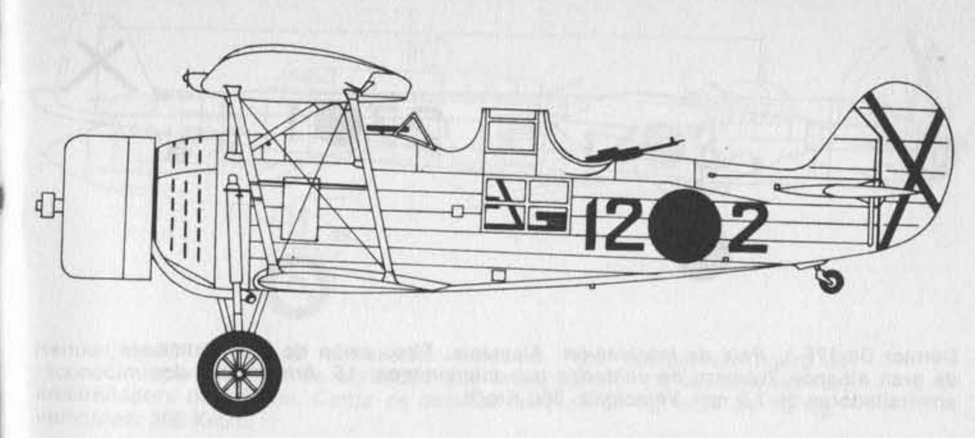
Cant Z501. *País de fabricación:* Italia. *Tipo:* hidroavión-bombardero. *Número de unidades que intervinieron:* desconocido. *Armamento:* tres ametralladoras de 7,7 mm. *Carga de bombas:* 650 Kg. *Velocidad:* 275 Km/h.



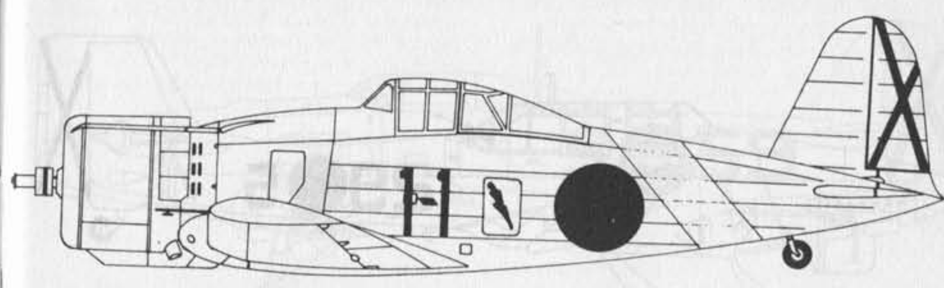
Savoia-Marchetti SM79. *País de fabricación:* Italia: *Tipo:* bombardero. *Número de unidades que intervinieron:* 100. *Armamento:* tres ametralladoras Breda-Safat de 12,7 milímetros, una ametralladora Lewis de 7,7 mm. *Carga de bombas:* 1.000 Kg. *Velocidad:* 335 Km/h.



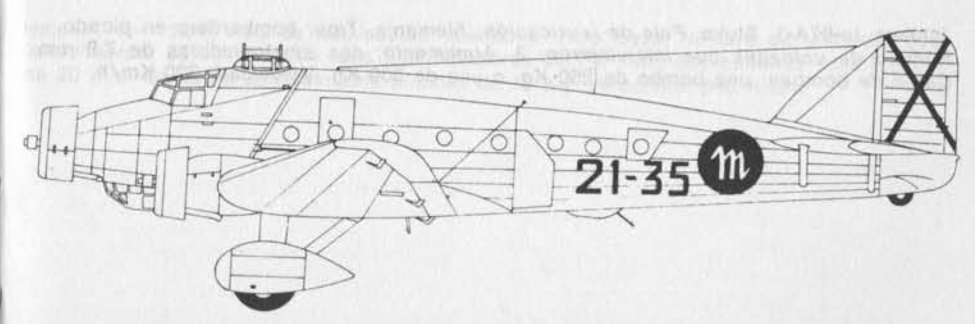
Heinkel He-51. *País de fabricación:* Alemania. *Tipo:* caza. *Número de unidades que intervinieron:* 135. *Armamento:* dos ametralladoras de 7,9 mm. *Velocidad:* 330 Km/h.



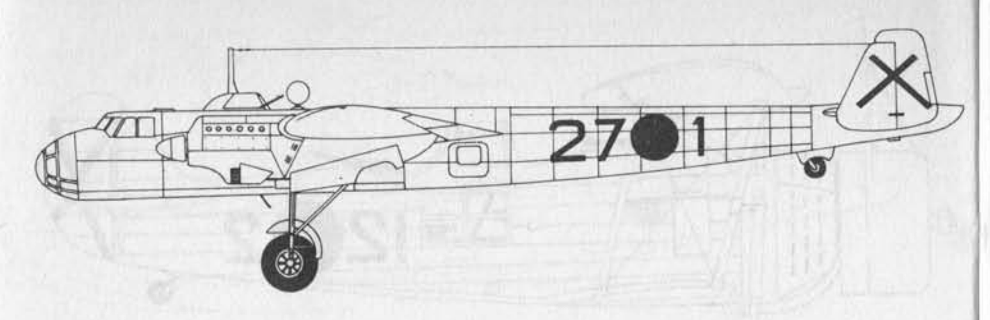
Meridionali RO30 bis. *País de fabricación:* Italia. *Tipo:* avión de reconocimiento-bombardero ligero. *Número de unidades que intervinieron:* desconocido. *Armamento:* dos ametralladoras Breda-Safat de 12,7 mm., una ametralladora de 7,7 mm. *Carga de bombas:* 12 bombas de 12 Kg. o 12 de 15 Kg. *Velocidad:* 320 Km/h.



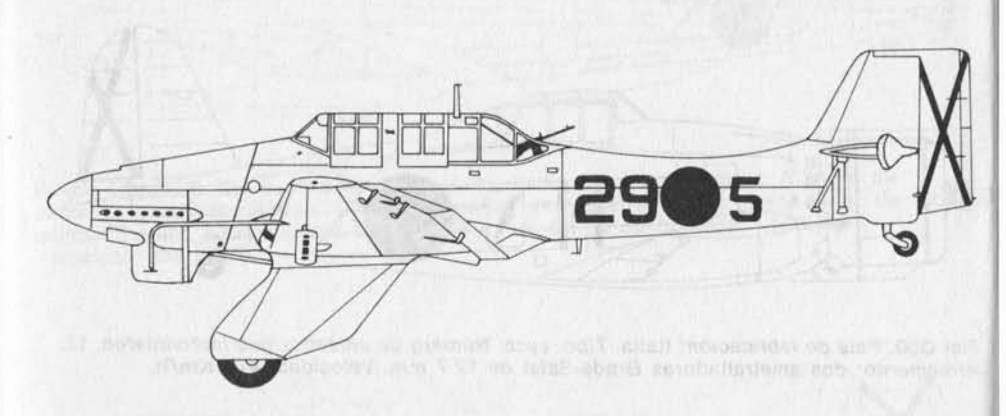
Fiat G50. *País de fabricación:* Italia. *Tipo:* caza. *Número de unidades que intervinieron,* 12. *Armamento:* dos ametralladoras Breda-Safat de 12,7 mm. *Velocidad:* 470 Km/h.



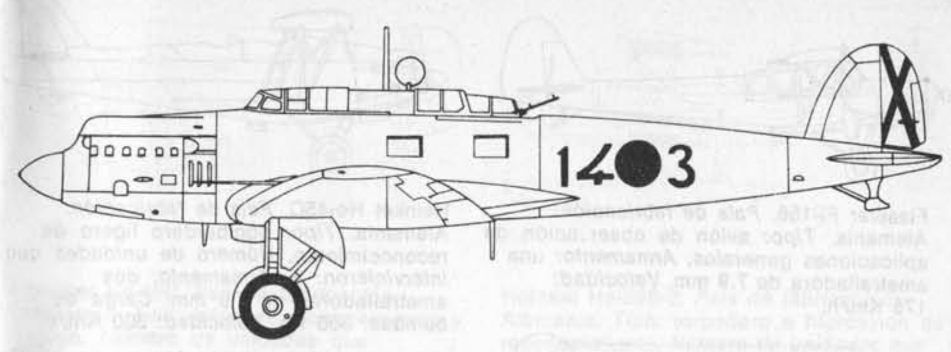
Savoia-Marchetti SM-81. *País de fabricación:* Italia. *Tipo:* bombardero. *Número de unidades que intervinieron:* más de 20. *Armamento:* cuatro o cinco ametralladoras de 7,7 mm. *Carga de bombas:* 1.200 Kg. *Velocidad:* 315 Km/h.



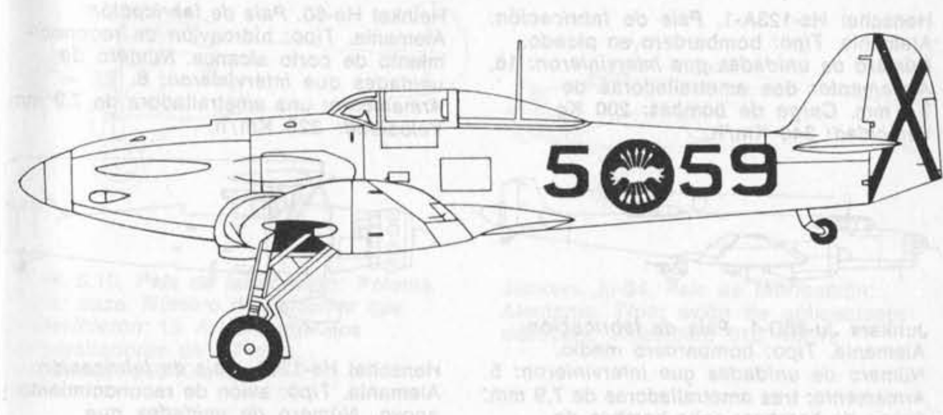
Dornier Do-17F-1. *País de fabricación:* Alemania. *Tipo:* avión de reconocimiento de gran alcance. *Número de unidades que intervinieron:* 15. *Armamento:* dos ametralladoras de 7,9 mm. *Velocidad:* 360 Km/h.



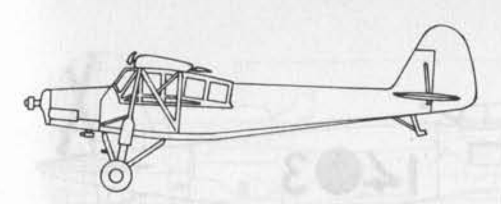
Junkers Ju-87A-1. Stuka. *País de fabricación:* Alemania. *Tipo:* bombardero en picado. *Número de unidades que intervinieron:* 3. *Armamento:* dos ametralladoras de 7,9 mm. *Carga de bombas:* una bomba de 250 Kg. o una de 500 Kg. *Velocidad:* 320 Km/h.



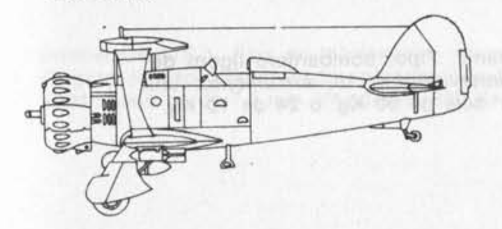
Heinkel He-70F-2. *País de fabricación:* Alemania. *Tipo:* bombardero ligero de reconocimiento. *Número de unidades que intervinieron:* 18. *Armamento:* una ametralladora de 7,9 mm. *Carga de bombas:* seis de 50 Kg. o 24 de 10 Kg. *Velocidad:* 360 Km/h.



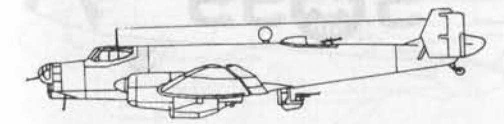
Heinkel He-112B-0. *País de fabricación:* Alemania. *Tipo:* caza. *Número de unidades que intervinieron:* 35. *Armamento:* dos ametralladoras de 7,9 mm., dos cañones fijos MG FF de 20 mm. *Carga de bombas:* seis bombas de 10 Kg. *Velocidad:* 510 Km/h.



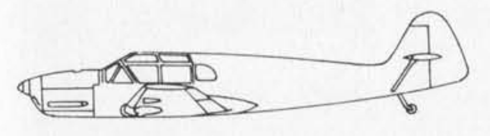
Fieseler Fi-156. *País de fabricación:* Alemania. *Tipo:* avión de observación de aplicaciones generales. *Armamento:* una ametralladora de 7,9 mm. *Velocidad:* 175 Km/h.

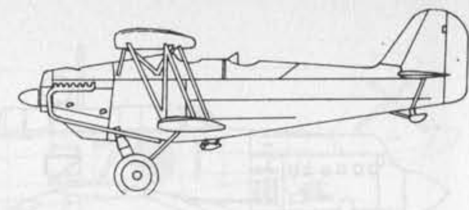


Henschel Hs-123A-1. *País de fabricación:* Alemania. *Tipo:* bombardero en picado. *Número de unidades que intervinieron:* 16. *Armamento:* dos ametralladoras de 7,9 mm. *Carga de bombas:* 200 Kg. *Velocidad:* 340 Km/h.

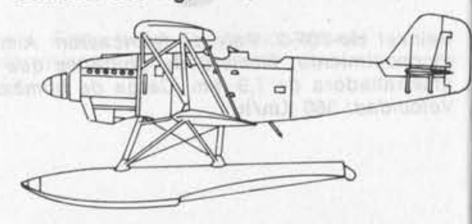


Junkers Ju-86D-1. *País de fabricación:* Alemania. *Tipo:* bombardero medio. *Número de unidades que intervinieron:* 5. *Armamento:* tres ametralladoras de 7,9 mm. *Carga de bombas:* ocho bombas de 100 Kg. *Velocidad:* 325 Km/h.





Heinkel He-45C. *País de fabricación:* Alemania. *Tipo:* bombardero ligero de reconocimiento. *Número de unidades que intervinieron:* 6. *Armamento:* dos ametralladoras de 7,9 mm. *Carga de bombas:* 300 Kg. *Velocidad:* 300 Km/h.

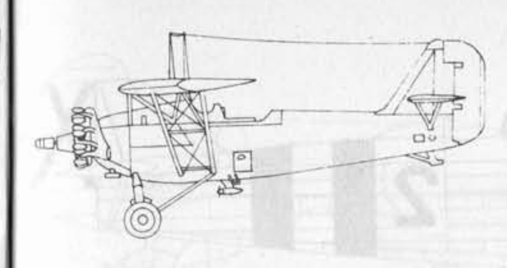


Heinkel He-60. *País de fabricación:* Alemania. *Tipo:* hidroavión de reconocimiento de corto alcance. *Número de unidades que intervinieron:* 6. *Armamento:* una ametralladora de 7,9 mm. *Velocidad:* 225 Km/h.

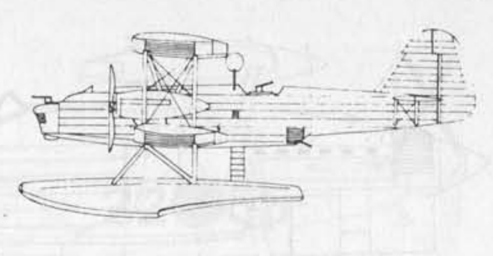


Henschel Hs-126A. *País de fabricación:* Alemania. *Tipo:* avión de reconocimiento y apoyo. *Número de unidades que intervinieron:* 6. *Armamento:* dos ametralladoras de 7,9 mm. *Carga de bombas:* 100 Kg. *Velocidad:* 355 Km/h.

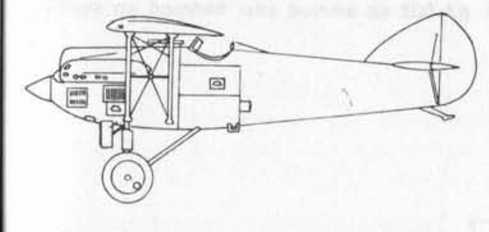
Messerschmitt Bf-108. *País de fabricación:* Alemania. *Tipo:* avión de transporte ligero. *Número de unidades que intervinieron:* desconocido. *Armamento:* ninguno. *Velocidad:* 315 Km/h.



Heinkel He-46C. *País de fabricación:* Alemania. *Tipo:* avión de reconocimiento y apoyo. *Número de unidades que intervinieron:* 20. *Armamento:* una ametralladora de 7,9 mm. *Carga de bombas:* 200 Kg. *Velocidad:* 250 Km/h.

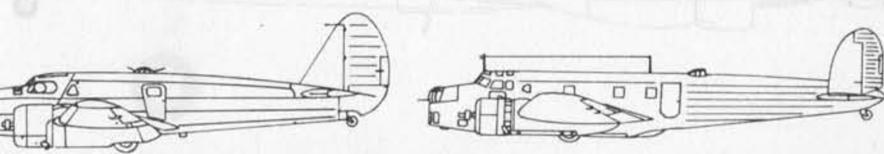


Heinkel He-59B-2. *País de fabricación:* Alemania. *Tipo:* torpedero e hidroavión de reconocimiento. *Número de unidades que intervinieron:* 10. *Armamento:* dos ametralladoras de 7,9 mm. *Carga de bombas:* dos bombas de 500 Kg., cuatro de 250 Kg. o 20 de 50 Kg., o bien un torpedo de 700 Kg. o de 1.000 Kg. *Velocidad:* 220 Km/h.

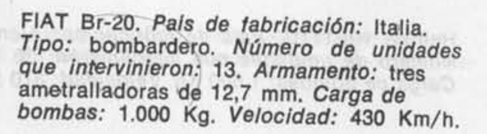


P. W. S.10. *País de fabricación:* Polonia. *Tipo:* caza. *Número de unidades que intervinieron:* 15. *Armamento:* dos ametralladoras de 7,7 mm. *Velocidad:* 255 Km/h.

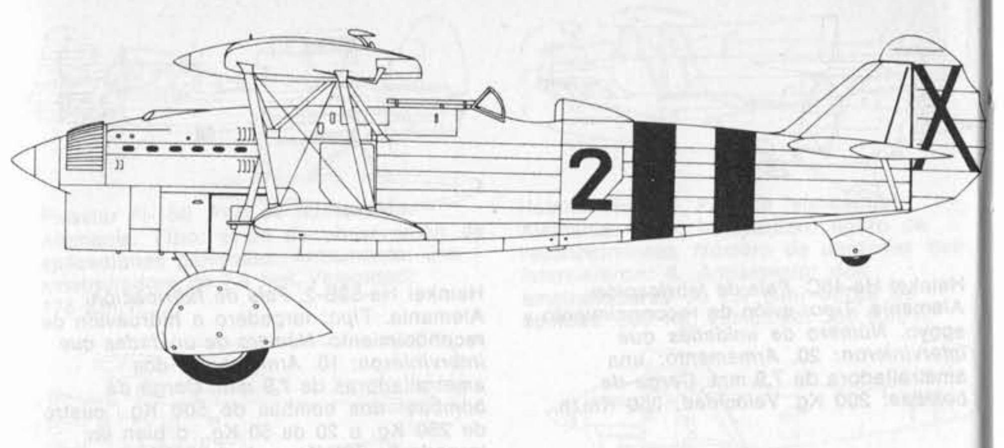
Junkers Ju-34. *País de fabricación:* Alemania. *Tipo:* avión de aplicaciones múltiples. *Velocidad:* 315 Km/h.



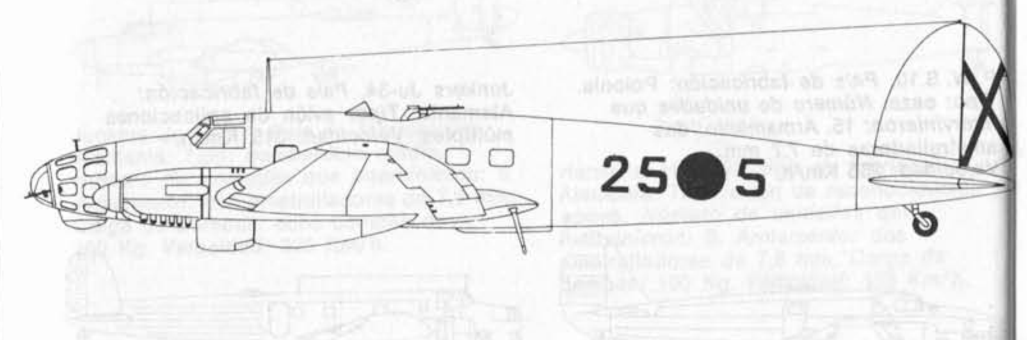
Caproni Bergamaschi CA-310. *País de fabricación:* Italia. *Tipo:* avión de reconocimiento-bombardero. *Número de unidades que intervinieron:* desconocido. *Armamento:* tres ametralladoras de 7,7 milímetros. *Carga de bombas:* 400 Kg. *Velocidad:* 365 Km/h.



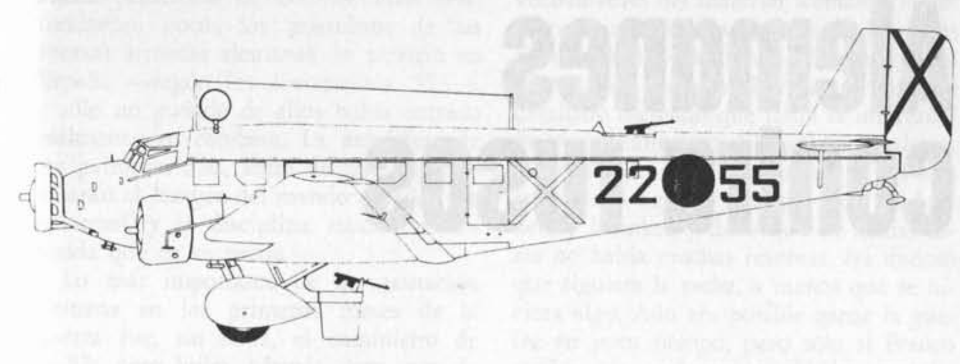
FIAT Br-20. *País de fabricación:* Italia. *Tipo:* bombardero. *Número de unidades que intervinieron:* 13. *Armamento:* tres ametralladoras de 12,7 mm. *Carga de bombas:* 1.000 Kg. *Velocidad:* 430 Km/h.



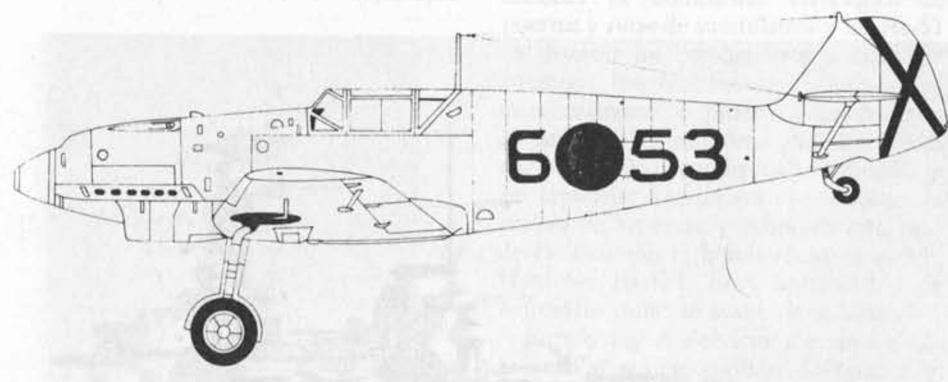
FIAT CR-32. *País de fabricación:* Italia. *Tipo:* caza. *Número de unidades que intervinieron:* 380. *Armamento:* dos ametralladoras Breda-Safat de 12,7 mm. *Velocidad:* 355 Km/h.



Heinkel He-111B. *País de fabricación:* Alemania. *Tipo:* bombardero medio. *Número de unidades que intervinieron:* 30. *Armamento:* tres ametralladoras de 7,9 mm. *Carga de bombas:* 1.500 Kg. *Velocidad:* 370 Km/h.



Junkers Ju-52/3g3e. *País de fabricación:* Alemania. *Tipo:* bombardero-transporte. *Número de unidades que intervinieron:* 20. *Armamento:* dos ametralladoras de 7,9 mm. *Carga de bombas:* una bomba de 500 Kg. *Velocidad:* 265 Km/h.



Messerschmitt Bf-109B. *País de fabricación:* Alemania. *Tipo:* caza. *Número de unidades que intervinieron:* un total de 136 Bf-109B, C y E. *Armamento:* tres ametralladoras de 7,9 mm. *Velocidad:* 470 Km/h.

Alemanes contra rusos

Hasta principios de octubre eran relativamente pocos los miembros de las fuerzas armadas alemanas de servicio en España —según los documentos, 553—, y sólo un puñado de ellos había entrado realmente en combate. La atmósfera de los primeros días, antes de que se organizaran al margen del mando español, era informal, y la disciplina mucho menos rígida que en su patria.

Lo más importante de la aportación alemana en los primeros meses de la guerra fue, sin duda, el suministro de Ju-52; pero hubo, además, otra cosa de gran utilidad para el alto mando español. Me refiero a las numerosas y modernas emisoras de radio de distintas potencias y tamaños que sirvieron para unir a los ejércitos nacionales del Norte y del Sur, así como para establecer contacto entre el Estado Mayor y los cuarteles de campaña.

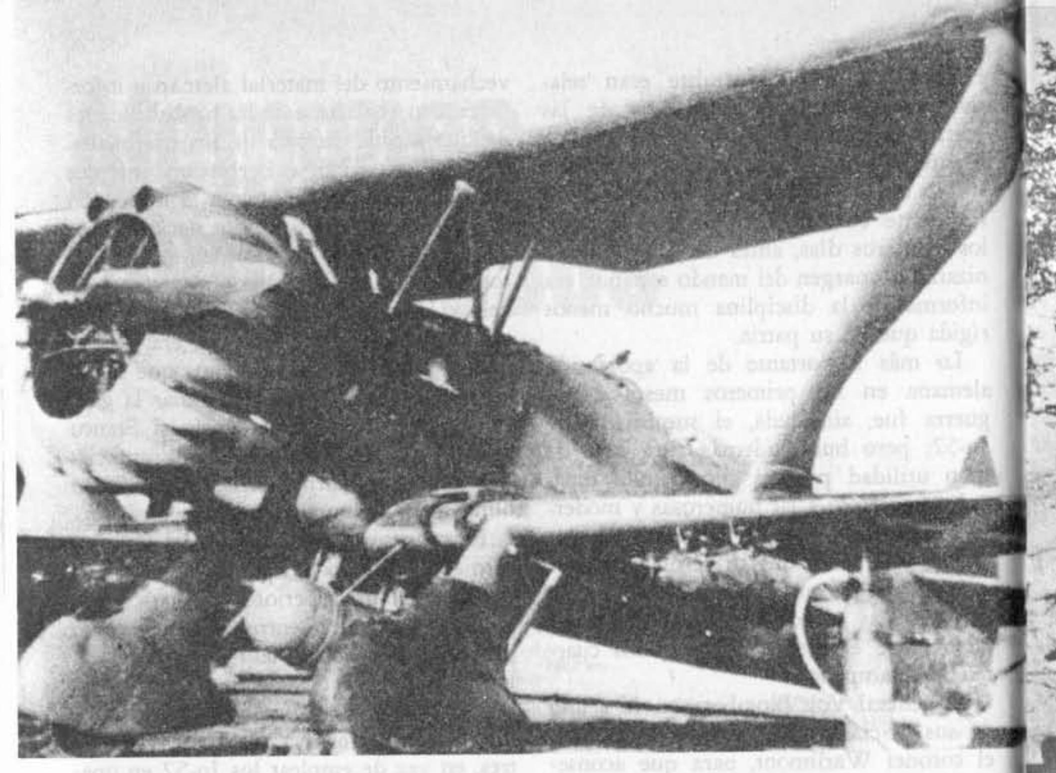
El general Von Blomberg envió a uno de sus oficiales jóvenes más destacados, el coronel Warlimont, para que aconsejara a los españoles sobre el mejor aprovechamiento del material alemán e informara a su vez acerca de las probabilidades de una rápida victoria de los nacionales. Warlimont envió a Berlín un informe detallado diciendo que tenía la impresión de que el éxito inicial de los nacionales se había debido a la superioridad de los moros y de la Legión y al apoyo de los Junkers y Heinkel, y dado que de ambas cosas no había muchas reservas, era dudoso que siguiera la racha, a menos que se hiciera algo. Aún era posible ganar la guerra en poco tiempo, pero sólo si Franco recibía sin tardanza cantidades apreciables de buenos carros alemanes, vehículos blindados y cañones antiaéreos y anticarro.

En cuanto a la situación en el aire, informaba Warlimont que los rojos eran numéricamente superiores y técnicamente estaban mejor entrenados; pero su principal objeción a la táctica aérea de los nacionales era la de que se empeñaban en usar toda la potencia aérea disponible para proteger a sus fuerzas terrestres, en vez de emplear los Ju-52 en operaciones de bombardeo estratégico de puertos y rutas de suministros y los He-51 en destruir los bombarderos y cazas del enemigo. Los Heinkel se dedicaban casi exclusivamente a proporcionar cobertura aérea a las columnas de suministros nacionales. No lograba hacer entender a los españoles que no era ése el cometido propio de los cazas, y proponía que, caso de facilitárseles el bombardero en picado Henschel Hs-123, fuera a condición de emplearlo como se acaba de señalar.

Entretanto, el Servicio alemán de información militar vigilaba de cerca a la Unión Soviética. El 28 de agosto había firmado un decreto prohibiendo la exportación de material militar a España, y en Rusia no se podía desobedecer semejante orden. Dado que menos de dos semanas después desembarcaban en Cartagena técnicos de las Fuerzas Aéreas Soviéticas para preparar la llegada de doce



El Deutschland.



Henschel Hs.123.

cazas rusos, es obvio que Stalin, al igual que Hitler y Mussolini, había decidido pronto intervenir en la Guerra Civil Española, aunque otra cosa dijese aquel decreto. Posición particularmente ventajosa para observar los envíos rusos a España era la del embajador alemán en Turquía, que informaba con detalle del movimiento de barcos y cargamentos.

El 16 de octubre, en plena batalla de Madrid, otros dieciocho cazas I-15 y cincuenta carros rusos fueron descargados en Cartagena. La Marina Real inglesa presenció la operación, y además de dar parte al Almirantazgo, envió un mensaje al acorazado alemán *Deutschland*, cuyo capitán transmitió inmediatamente la noticia a Berlín. Ese mismo día llegaban a España 150 aviadores rusos, de ellos 50 pilotos, y por lo menos un centenar de hombres adiestrados en el manejo de carros de combate. En el aeródromo de Los Alcázares los instructores rusos comenzaron sin pérdida de tiempo a entrenar en el manejo de los I-15 a una escuadrilla de pilotos de las Fuerzas Aéreas Españolas, mientras en el aeródromo de Alicante los propios rusos se aprestaban a hacer sus primeras salidas.

El 10 de octubre, la grave amenaza que se cernía sobre Madrid había obligado al Gobierno republicano a hacer lo que debía haber hecho antes: acabar con la independencia de las columnas. Al mismo tiempo se dotaba de comisarios políticos a todas las unidades del Ejército, medida que sirvió para aliviar la desconfianza que muchos sentían hacia los oficiales regulares que se habían declarado por la República. Poco a poco el Gobierno trataba de forjar una fuerza capaz de igualar en eficiencia al Ejército de Africa.

Pero el mando nacional, sabiendo que el paso del tiempo favorecía a los republicanos, estaba decidido a no ceder. El 15 de octubre se lanzó el que según los cálculos sería asalto final sobre Madrid, desde el cuadrante sudoccidental del cerco que envolvía la capital. Las fuerzas que habían tomado Toledo avanzaron 26 kilómetros en tres días y capturaron Illescas, a 37 kilómetros de Madrid en dirección sur-sur-oeste. Destacándose desde el centro de la vanguardia del Ejército de Africa, la columna primera, compuesta por dos tabores de regulares y una bandera de la Legión, respaldada por una batería de cañones del 75 y apoyada por los Ju-52 y He-51, abrió una brecha hasta Navalcarnero, a sólo 30 kilómetros al sudoeste del centro de la ciudad, mientras a la izquierda las columnas segunda y cuarta, apoyadas por baterías artilleras de 105 mm. y bombarderos, combatían por montes y bosques hasta Chapinería, 45 kilómetros al oeste de Madrid.

Tan evidente era la caída de Madrid para el ministro alemán de Asuntos Exteriores, barón von Neurath, que en una carta a su embajador en Roma le instaba a proponer al Gobierno italiano que ambos países reconociesen al Gobierno de Franco apenas capturado Madrid, cosa "que sin duda habrá de producirse dentro de esta semana o la siguiente".

Una barricada en una calle de las afueras de Madrid.

En la ciudad se oía el ruido del cañoneo, y súbitamente los madrileños tomaron plena conciencia de lo que estaba pasando. Por primera vez se impuso el toque de queda y se racionaron la comida, la leche y hasta el agua. El miedo fomentaba la crueldad: muchos sospechosos de simpatizar con los nacionales fueron sumariamente ejecutados y, como siempre, hubo quien aprovechó la ocasión para vengar resentimientos personales. Llegó a temerse al timbrazo a media noche tanto como al enemigo que se aproximaba. Extremistas de las prin-





Un puesto fortificado republicano es tomado por los nacionales.

cipales agrupaciones políticas mantenían su guerra privada aun con el enemigo en puertas.

Los más acérrimos rivales dentro del bando republicano eran los anarquistas y comunistas. El número de afiliados a ambos partidos se disparó a consecuencia de la guerra. El pequeño pero bien organizado partido comunista, con células en todas las fábricas, mantenía estricto control sobre sus miembros nuevos; todo lo contrario que la FAI, los anarquistas, para quienes la palabra disciplina era innombrable. Maniobra brillante de los comunistas fue la creación del llamado "Quinto Regimiento", bajo el mando de miembros del partido, algunos entrenados militarmente en Moscú. Obtuvieron oficiales del Estado Mayor Central, abrieron escuelas militares y centros de reclutamiento y para el mes de diciembre la nueva fuerza contaba con 70.000 hombres. El "Quinto Regimiento" se dividía en batallones que tomaban su nombre de famosos comunistas extranjeros o españoles, o de sucesos importantes de la historia del comunismo.

Tratando desesperadamente de romper el avance de los nacionales, los republicanos contraatacaron en Chapinería e Illescas, y en ambos casos estuvieron cerca de la victoria. Pero el Ejército de Africa tenía reservas dispuestas para tal eventualidad. Al punto acudieron con extenso apoyo aéreo, prácticamente incontestado por la aviación republicana, destruida en su casi totalidad, y pusieron en fuga a los atacantes. El repliegue sobre Madrid fue un desastre, pues la retirada en orden ante un enemigo superior requiere entrenamiento y pericia militar de alto nivel, y en octubre de 1936 no existía aún nada de eso. Las

Reclutados para las defensas de Madrid.

inexpertas tropas republicanas sufrieron elevadísimas bajas, y una vez más parecía inminente la caída de Madrid.

Los nacionales acumularon nuevos cañones, aviones —cuatro escuadrillas más de Ju-52— y carros italianos Fiat Ansaldo.

En Alemania se advirtió que Franco no tenía armas ni hombres bastantes para sobrepasar al inmenso número de los dispuestos a morir por Madrid si era necesario. La ayuda de Rusia e informes similares de embarques de armas desde Méjico y nuevos envíos de aviones de Francia decidieron a los alemanes a incrementar extensamente su participación.

El almirante Canaris se hallaba en España para tratar de la ayuda de su país, y el 30 de octubre el ministro de Asuntos Exteriores le envió instrucciones detalladas. Se le ordenaba expresar con la mayor energía a Franco que "... en nuestra opinión, las tácticas de combate empleadas hasta el momento en tierra y aire no son prometedoras de éxito. La incapacidad para explotar la favorable situación presente y el uso diseminado de la aviación ponen incluso en peligro la ventaja conseguida hasta ahora". Canaris había de informar a Franco de que Alemania ordenaría un mayor apoyo a las las Fuerzas Aéreas Españolas, pero sólo con las siguientes condiciones:

a) Las unidades alemanas en España quedarían bajo el mando de un comandante alemán, aunque para el exterior se mantendría nominalmente la jefatura española.

b) Todos los pilotos y unidades antiaéreas y de transmisiones aéreas alemanas de servicio en España, así como sus escalones de retaguardia, se integrarían en un Cuerpo de las Fuerzas Aéreas Alemanas en España.

c) Correspondería a los españoles proteger las bases aéreas germanas mediante fuerzas terrestres adecuadas.

d) Se coordinarían estrechamente las operaciones en tierra y aire, desarrollán-



El coronel Warlimont.

dose la contienda más activa y sistemáticamente. Objetivo prioritario sería el bombardeo, seguido de rápida ocupación de los puertos por los que Rusia surtía a los republicanos.

Si Franco aceptaba las citadas condiciones, se autorizaba a Canaris a notificarle que Alemania estaba dispuesta a enviarle inmediatamente: un grupo de bombarderos, un grupo de cazas, una escuadrilla de reconocimiento de largo alcance, y una patrulla de reconocimiento de corto alcance con baterías antiaéreas y tropas terrestres de apoyo. Franco aceptó y la operación comenzó inmediatamente.

Los días 6 y 7 de noviembre desembarcaron en Cádiz 6.500 combatientes alemanes, a los que se recibió con una breve ceremonia de bienvenida, agradeciéndoles su colaboración en la lucha contra el bolchevismo. Su comandante, el teniente general Hugo von Sperrle, que se les había adelantado por vía aérea junto con su jefe de Estado Mayor, teniente coronel Wolfram von Richthofen, respondió con la promesa de no retirarse hasta lograr la victoria.

Las nuevas fuerzas alemanas se componían de cuatro *Staffeln* de doce Ju-52 cada una, que en conjunto constituían el *Kampfgruppe* K/88, y cuatro *Staffeln* de He-51 que integraban el *Jagdgruppe* J/88, más una *Staffel* de hidroaviones, Heinkel He-59 y He-60 y una de aviones de cooperación y reconocimiento He-46 del Ejército. La formación más pequeña de la Luftwaffe era la *Kette* de tres aviones; una *Staffel* constaba de cuatro *Ketten:* tres *Staffeln* más una *Kette* de mando constituían un *Gruppe*. La mayor formación táctica era la *Geschwader*, que se componía de tres *Gruppen* y una *Kette* de mando, o sea 120 aviones.

Las baterías antiaéreas iban equipadas con el cañón rápido de 88 mm., el mejor cañón del mundo por entonces —y lo sería durante muchos años más—; podía efectuar quince disparos por minuto hasta una altura de 11.000 metros. Los cañones anticarros eran de 37 milímetros.

Entre las tropas auxiliares que acompañaban a los refuerzos alemanes se contaban varias secciones de proyectores, un destacamento de transmisiones, un destacamento de tierra de la Luftwaffe, una unidad de detección tierra-aire, una unidad de ambulancias de aviación, compañías de señales y personal administrativo.

Para completar un grupo de apoyo al Ejército no se necesitaban más que fuerzas blindadas y artillería pesada. Como los españoles disponían ya de cañones, Alemania agregó algunos carros de combate a la fuerza aérea. Dos semanas después de desembarcar el contingente del general Sperrle en Cadiz, unidades de caballería, ametralladoras y carros desfilaban en Kassel, Estado de Hessen, solicitándose voluntarios para una importante misión "al sol, pero que no será tarea cómoda", que supondría un ascenso inmediato. De los 1.700 hombres del desfile se alistaron sólo unos 150: 35 de carros del Regimiento Acorazado número 29, de Kassel; 40 del Noveno Batallón de Ametralladoras, y de 70 a 80 hombres de caballería. Se les anunció que iban a España y a los de Alemania meridional se les dio permiso y orden de presentarse en Munich con ropa de paisano. Desde Munich viajaron a Génova, y de allí, en un buque italiano de pasajeros, hasta Cádiz. Los voluntarios del norte de Alemania embarcaron en mercantes alemanes en Cuxhaven, Bremerhaven y Wilhelmshaven, llevando consigo sus fusiles y ametralladoras. La paga ascendía a 500 marcos mensuales para los soldados rasos y 700 para las clases de tropa. Al mando de las fuerzas blindadas iba el coronel Ritter von Thoma, destinado a ser uno de los más famosos generales de Panzers durante la Segunda Guerra Mundial.



El general Sperrle.

La primera tarea asignada al nuevo grupo de bombarderos, K/88, fue la de intentar llevar a cabo las indicaciones del Ministerio de la Guerra alemán, bombardeando los puertos mediterráneos usados por los rusos hasta inutilizarlos. Resultó, sin embargo, que los pesados y poco manejables Ju-52 tropezaban con grandes dificultades para sobrevolar las alturas de Sierra Nevada en pleno invierno, y a menudo acumulaban hielo peligrosamente. Trasladáronse entonces los Junkers a Melilla, desde donde hacían el trayecto sobre el Mediterráneo



Heinkel He-59.

Produjeron daños considerables, pero antes de llegar a destruir las dársenas Franco solicitó su colaboración para minar la moral civil de Madrid como preparación para otro asalto sobre las defensas inquebrantables de la ciudad.

Por aquella época se dejaron ver abiertamente por toda España los alemanes, luciendo un gallardo y distinguido uniforme pardo, brillantes botas y un repertorio nuevo de insignias. Los cabos llevaban un galón dorado, los sargentos dos, y los brigadas una estrella plateada de seis puntas, la Estrella de David por cierto, detalle que no escapó a los españoles. Los subtenientes llevaban dos de esas estrellas y los tenientes tres. Los capitanes llevaban una estrella dorada de ocho puntas, los comandantes dos y los coroneles tres. Los pilotos lucían sus distintivos, montados sobre fondo amarillo, en la solapa izquierda. Todos los grados llevaban gorro, excepto los generales, que conservaban la gorra de visera alemana. Al Cuerpo de las Fuerzas Aéreas Alemanas en España se le dio el nombre de Legión Cóndor, y a sus miembros la denominación de legionarios. El uniforme elegante, las pagas elevadas, la independencia de las autoridades españolas y muchos otros privilegios despertaban los celos de muchos jóvenes españoles.

Gran número de alemanes pasaron al sector Norte, donde Mola les reservó el mejor hotel de Burgos, el María Isabel.

Un par de semanas antes de la llegada de los refuerzos alemanes se había lanzado otra batalla sobre Madrid, con un primer avance al sur de la ciudad y hacia el sureste con el fin de cortar las vías de suministro procedentes de los puertos mediterráneos, y después un ataque concertado desde el oeste para romper las defensas y luego extenderse desde el centro de la población. El primer ataque fracasó tras ser detenido por uno de los batallones del "Quinto Regimiento".

Los carros rusos habían desembarcado bastantes días antes de esta ofensiva, y los soviéticos no pensaban usarlos hasta pasada una semana o así, pero la situación era evidentemente desesperada y en vista de ello se prepararon y cargaron de munición cuarenta o cincuenta, dirigiéndose hacia Madrid en lo que se denominó Destacamento Krivosheim. Se enviaron, asimismo, a la capital gran número de ametralladores rusos.

Al amanecer del 28 de octubre, los carros rusos se destacaron desde Aranjuez y rompieron las líneas de la caballería nacional concentrada en dos pueblos. Seseña y Esquivias. Sus cañones hicieron terribles destrozos en las estrechas callejuelas. Pero la infantería del "Quinto Regimiento" no pudo atravesar el intenso fuego de ametralladoras de los nacionales, y hubo que retirar los carros. Su aparición, empero, hizo mucho efecto entre los atacantes, determinando que en lo sucesivo avanzaran con mayor cautela.

El 1 de noviembre se iniciaba el tercer asalto masivo sobre Madrid con una ofensiva cerrada de cinco columnas del Ejército de Africa, encargadas de abrir una brecha. Siguieron cinco días de lucha ininterrumpida, cinco días de intenso tiro de barrera tras el cual avanzaba la infantería apoyada por bombarderos y cazas que ametrallaban en vuelo rasante. Actuaron por primera vez los nuevos bombarderos rusos Katiuska SB-2.

Richthofen, jefe de la Legión Cóndor.





Fabricación en España de insignias de la Legión Cóndor.

atacando localidades ocupadas por los nacionales: Talavera de la Reina, Cáceres, Córdoba y Granada. Muchos civiles resultaron muertos, algunos sin duda partidarios ocultos de la República, lo mismo que en Madrid murieron muchos que apoyaban a los nacionales.

Precediendo al avance nacional hacia Madrid, los caminos aparecían atestados de refugiados de los pueblos que iban cayendo. La técnica de esta marcha irresistible nos la ha descrito uno de los oficiales del bando nacional: "Transportamos las tropas en ciento veinte vehículos, ochenta llenos de legionarios y cuarenta de regulares, a los que siguen ocho camiones de munición, un camión cuba de combustible, una ambulancia y un coche del Estado Mayor armado de ametralladora. En cuanto encontramos alguna resistencia —granadas por ejemplo, o fuego de armas cortas— los hombres saltan a tierra y se apostan en sitios altos para montar ametralladoras que cubran la carretera, por donde infaliblemente avanzan los milicianos. En ese momento el camión de transmisiones pide apoyo aéreo. Cuando tenemos ya prácticamente encima a los milicianos, apelotonados como siempre, desde los flancos abrimos fuego de ametralladora segándolos como cuchilla de barbero. Actúa entonces la aviación; primero los bombarderos, que empujan a los milicianos, aterrorizados, hacia Madrid, y después los cazas, que en vuelo bajo los ametrallan de modo que sólo una pequeña fracción puede escapar."

El 4 de noviembre caía en poder de los nacionales el aeródromo de Getafe, a sólo 13 kilómetros del centro de Madrid. El general Mola convocó una conferencia de prensa y anunció que había traído consigo a los hombres que asumirían la administración en Madrid. La emisora de Burgos dio comienzo a un programa titulado *Las últimas horas de Madrid*. El encargado de negocios británico informó a Londres de que la rendición de la capital era cosa de horas, y los pronacionales españoles refugiados en los edificios de la embajada británica empezaron a preparar una fiesta.

La moral de los milicianos que sostenían las defensas del centro se desmoronó ante el hambre —llevaban cuarenta y ocho horas sin comer—, la falta de sueño y el incesante bombardeo de los Junkers. La munición se agotó en algunos sectores, la artillería se había quedado casi sin proyectiles y algunas posiciones de la defensa tácticamente importantes fueron abandonadas sin un disparo. El gobierno republicano huyó a Valencia. Pero cuatro de los más duros batallones del Quinto Regimiento se mantenían firmes, quizá pensando que una vez capturados no habría para ellos misericordia.

El 5 de noviembre el pueblo de Madrid, oyendo motores de aviación, alzó la vista para maldecir a los Junkers; de pronto vio cómo un monoplano desconocido con las alas pintadas de rojo se abalanzaba a derribar uno de los Ju-52. Pronto se le unieron otros y los restantes Ju-52 dieron la vuelta. Era el I-16 ruso, rechoncho y pequeño caza al que los republicanos dieron en seguida el apodo de "Rata", que junto con el I-15, caza biplano alias "Chato", y el bombardero SB-2 "Katiuska" inclinó fuertemente la balanza del poder aéreo en favor de la República. Como los aviones rusos eran totalmente nuevos para los primeros pilotos alemanes e italianos que se toparon con ellos se pensó que serían americanos: al I-15 se le identificó con un "Curtiss", al I-16 con el "Boeing" P-26 y al SB-2 con el bombardero "Martin 139". Esta confusión le venía muy bien al alto mando soviético y se hizo todo lo posible por fomentarla, llegando a difundir una fotografía de un auténtico bombardero Martin con distintivos republicanos.

Fue la aparición de estos aviones superiores lo que decidió a los alemanes a dotar a la Legión Cóndor de los más revolucionarios modelos alemanes, no solamente el Bf-109 (Messerschmitt) y el Do-17, sino también el Heinkel 111, el Henschel Hs-123, el Ju-87 y otros modelos experimentales.

Unos se mantenían en acción sólo unas semanas antes de ser devueltos a Alemania para modificarlos; otros sirvieron durante meses e incluso años,





Arriba: **Polikarpov I-16**. Abajo: **Polikarpov I-15 «Chato»**. Derecha: **Dornier 17**.



permitiendo registrar valiosas cantidades de datos técnicos. El personal de vuelo aprendió mucho sobre el rendimiento de estos aparatos nuevos y mejores. Como declaró Hermann Goering al ser procesado en Nuremberg: "cuando estalló en España la guerra civil, Franco pidió auxilio a Alemania, y en especial apoyo aéreo. El Führer vacilaba, y yo le aconsejé con energía que bajo cualquier circunstancia otorgase ese apoyo: en primer lugar, para impedir la extensión del comunismo en esa zona, pero también para poner a prueba mis nacientes Fuerzas Aéreas en una serie de detalles técnicos. Con autorización del Führer envié gran parte de nuestra flota de transporte y numerosas unidades de entrenamiento de cazas y bombarderos, así como algunos cañones antiaéreos. De ese modo tuve oportunidad de comprobar en condiciones de combate si el material era eficiente. Para que el personal adquiriese además experiencia práctica organicé una rotación continua, mandando constantemente unidades nuevas y repatriando las anteriores."

El sistema original de "voluntarios" para suministrar pilotos alemanes a España se descartó en cuanto quedó de manifiesto el valor de la experiencia de combate. A partir de entonces sólo se enviaba a los oficiales más prometedores, que una vez adquirida suficiente experiencia regresaban a su país como instructores.

A medida que la batalla de Madrid se acercaba a su punto culminante, en noviembre de 1936, los bombarderos, cazas, artillería y carros de la Legión Cóndor se aprestaban a sumar todo su peso a la ofensiva, mientras del otro lado de la maltrecha ciudad las exhaustas milicias españolas y las unidades regulares republicanas estaban a punto de recibir un refuerzo humano que necesitaban desesperadamente: las Brigadas Internacionales.



La impresión de un artista.

El asedio de Madrid

La gran batalla por Madrid alcanzó su cumbre durante la segunda semana de noviembre de 1936, registrando ambos bandos, que combatieron con ferocidad y coraje pocas veces igualado, aniquiladoras bajas. Los nacionales lanzaron tres columnas de las mejores tropas del Ejército de Africa sobre un pequeño sector del frente de la capital, el de la Casa de Campo y Ciudad Universitaria. A otras dos columnas se encomendó la protección de los flancos y algunas fuerzas más se mantenían en la reserva.

Dirigía la defensa de Madrid el general Miaja, que había quedado atrás con un puñado de oficiales jóvenes cuando el gobierno huyó a Valencia. Mandó llamar a sus comandantes de sector y les dijo que habían quedado allí para morir con él, y que si alguno no estaba dispuesto a hacerlo lo declarase. Nadie replicó. Convocó entonces a los dirigentes sindicales y con igual brusquedad les ordenó que enviasen inmediatamente a 50.000 de sus mejores hombres a las barricadas. Armas y munición se recogerían de los muertos. "Ni un minuto que perder cuando uno caiga —les dijo—; sólo un par de segundos para coberle la pistola y ponerle otro cargador."



Un nuevo espíritu pareció adueñarse de Madrid, y cuando las disciplinadas fuerzas nacionales avanzaron detrás de una barrera móvil de artillería y apoyadas por carros que hacían fuego con sus ametralladoras gemelas, se encontraron con una resistencia infranqueable. Es más, los nacionales se vieron entonces atacados por tropas bien dirigidas, apoyadas por artillería y carros blindados: T-26 rusos armados de un cañón de 45 mm. y de ametralladoras mucho más pesados que los Fiats.

Sin embargo, el 8 de noviembre la situación de los defensores de Madrid era gravísima. A las granadas de artillería y ráfagas de ametralladora se añadían las bombas de los Junkers. Los cazas rusos I-15 habían de enfrentarse ahora con los Fiat CR-32 pilotados por españoles, más equiparables a ellos que los He-51 alemanes, pero todavía inferiores en velocidad, régimen ascensional y potencia de fuego.

La artillería nacional, más experta y ayudada por los bombarderos, barrió la mayoría de las posiciones artilleras de los republicanos, y el general Varela dio a sus jefes de columna la orden de avanzar a toda costa. En la ferocidad de la renovada lucha ninguno de ambos bandos superaría al otro en términos de puro coraje.



Ambos contendientes solicitaron refuerzos: Mola pidió que los carros, cañones y aviones de la Legión Cóndor se enviaran a toda prisa hacia Madrid; Miaja y el comandante soviético, general Kleber, pidieron auxilio a los anarquistas de Cataluña y a un famoso "batallón de campesinos". Unos y otros accedieron, pero la cosa llevaría tiempo.

Al mediodía del domingo 8 de noviembre, los madrileños del centro de la ciudad oyeron voces de hombres cantando a coro y el ruido de miles de pies a paso marcial. Por el centro de la Gran Vía desfilaban en larga columna de a cuatro algunos miles de hombres con uniforme de pana y boinas azules, fusil al hombro. Cantaban la *Internacional* en media docena de idiomas, todos igualmente extraños al pueblo de Madrid, que supuso que los refuerzos venían directamente de Rusia y los vitoreó incesantemente.

Se trataba, en realidad, de los 3.500 hombres de la Undécima Brigada Internacional, en su mayoría alemanes, polacos y franceses, aunque un batallón de ametralladores procedía de Inglaterra. El general Kleber (un austríaco de nacimiento cuyo verdadero nombre era Lafar Stern) los mandó al frente de la Ciudad Universitaria.

El general Miaja.



Las bajas de ambos lados fueron terribles; a los tres días había muerto un tercio de los hombres que desfilaran por la Gran Vía, y el Ejército de Africa había perdido más que en todo el largo avance de Sevilla a Madrid. Día tras día se prolongó la lucha, aunque en algunos sectores ambos lados se atrincheraron, adoptando tácticas de asedio. En la Ciudad Universitaria hubo escenas increíbles: los nacionales llegaron a ocupar una planta de un edificio y los republicanos la siguiente, o incluso legionarios una habitación y los miembros de las Brigadas la contigua. Con picos se abrían boquetes en los muros para lanzar las granadas.

Estando así las cosas, llegó la Legión Cóndor dispuesta a demostrar la eficacia del bombardeo moderno; una oleada de bombarderos se concentraba primero sobre un barrio y después sobre otro, tratando de hacer blanco en los edificios más altos.

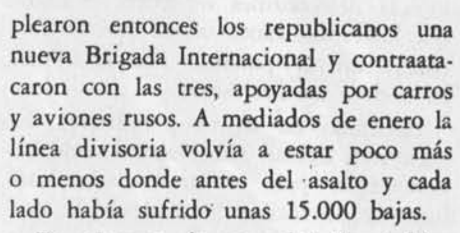
A finales de noviembre, los nacionales ocupaban gran parte de la Casa de Campo y de la Ciudad Universitaria. Ahora, Franco sabía que era imposible adueñarse del resto de la ciudad sin la llegada de enormes refuerzos, mientras que los republicanos sabían que no contaban con la potencia necesaria para expulsar a los nacionales.

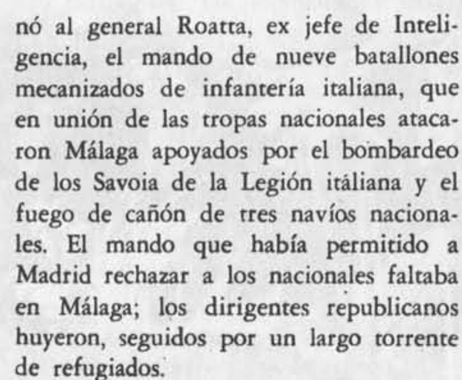
Hablando en términos militares, los nacionales debían haber abandonado sus avanzadillas para retirarse a una línea fuerte y de fácil defensa desde la cual habría sido posible iniciar un ataque por una docena de puntos diferentes, pero en una guerra civil, y máxime en España, a menudo hay que subordinar las consideraciones militares a otras de índole emoiconal: demasiada sangre se había vertido tratando de arrebatar a los republicanos los edificios derruidos de la Ciudad Universitaria, o aferrándose a cada palmo de la Casa de Campo, como para ceder terreno voluntariamente. Más importante aún para la moral era el hecho de que semejante retirada no se interpretaría como prudente estrategia, sino como admisión de la derrota.

Durante las semanas y meses que siguieron al fracasado asalto sobre Madrid, asalto que podía haber acabado la guerra a los cuatro meses de iniciada, las batallas de mayor importancia tuvieron lugar fuera de la capital sitiada. El general Varela, dándose cuenta de que al proponerse la captura de Madrid con sólo 6.500 hombres había subestimado al adversario, incrementó ahora fuertemente sus efectivos. Una nueva leva en Africa aportó varios millares más de regulares, y se animó a muchos jóvenes de zona nacional que aún no se habían alistado a que lo hicieran. En una conferencia celebrada a fines de noviembre por los generales Franco, Mola y Varela, se decidió renovar la ofensiva por el norte de la ciudad para aliviar la presión que sufrían los nacionales que sostenían el saliente de la capital.

Los bombarderos y cazas de la Legión Cóndor estaban preparados para la acción, y se contaba, además, con el apoyo de su artillería móvil y cañones antiaéreos.

Varela empleó sus hombres contra el pueblecito de Pozuelo, a 11 kilómetros de Madrid. A la operación se unieron treinta Ju-52 de la Legión Cóndor, bombardeando y ametrallando en vuelo rasante; cuarenta carros secundaban a la infantería, pero sus ametralladoras no podían hacer frente a los cañones de los T-26 rusos, lo mismo que los He-51 no podían con los cazas rusos I-15 e I-16,





Tanquetas FIAT Ansaldo, modelo L-3. Tipo ligero.

que actuaban ya en escuadrillas. La ofensiva nacional se suspendió.

De nuevo, en diciembre, el general Varela, ahora a las órdenes d.l general Orgaz, dirigió sus fuerzas contra el pueblo de Boadilla del Monte, 16 kilómetros al oeste de la Casa de Campo. El ataque fue precedido por el tiro de barrera más intensivo realizado hasta esa fecha y por el apoyo total de la aviación. Pero los republicanos contraatacaron inmediatamente con las Brigadas Internacionales, y cuatro días más tarde los nacionales detenían de nuevo su avance, sufriendo gran número de bajas. Mas otro tanto sumaban las registradas en el bando contrario, y las Brigadas Internacionales quedaban reducidas a una pequeña fracción de su fuerza anterior.

Para los nacionales, la solución era conseguir más tropas, más cañones, más carros y más aviones. El 3 de enero, fuerzas tres veces mayores que la inicial con que se había pretendido capturar Madrid y dotado de la correspondiente artillería móvil y carros blindados, se destacó del sector Boadilla-Villanueva, al oeste de la capital, para dirigirse en dirección noroeste a Las Rozas, en el cruce de las carreteras Madrid-El Escorial y Madrid-Villalba. El 5 de enero se renovó el ataque con dos horas de tiro de barrera, al que siguió el avance de carros que abrían paso a la infantería. Los He-51 precedían a la primera línea, bombardeando y ametrallando los puntos de resistencia.

Pero el nuevo intento de romper la defensa de Madrid finalizó como los anteriores. Al cabo de una semana, los nacionales habían ganado 11 kilómetros de la carretera Madrid-El Escorial. Emplearon entonces los republicanos una nueva Brigada Internacional y contraatacaron con las tres, apoyadas por carros y aviones rusos. A mediados de enero la línea divisoria volvía a estar poco más o menos donde antes del asalto y cada lado había sufrido unas 15.000 bajas.

En ninguna de estas batallas habían participado los italianos, y ahora Mussolini quería que se apuntasen su tanto de gloria. Para ello parecía ser un buen teatro de operaciones Andalucía. Se asignó al general Roatta, ex jefe de Inteligencia, el mando de nueve batallones mecanizados de infantería italiana, que en unión de las tropas nacionales atacaron Málaga apoyados por el bombardeo de los Savoia de la Legión itáliana y el fuego de cañón de tres navíos nacionales. El mando que había permitido a Madrid rechazar a los nacionales faltaba en Málaga; los dirigentes republicanos huyeron, seguidos por un largo torrente de refugiados.

En la batalla de Málaga les había ido tan bien a los italianos que solicitaron la oportunidad de repetir su victoria en el frente de Madrid. Llegaron de Italia nuevos contingentes, elevando su número a 30.000, y distribuidos en cuatro divisiones denominadas "Dio lo vude", "Fiamme Nere", "Penne Nere" y "Littorio". Estas fuerzas se trasladaron contorneando todo el frente de Madrid hasta su extrema izquierda, a unos 110 kilómetros al noroeste de la capital. Al



FIAT CR-32.

mismo tiempo dos alas de cazas CR-32 y tres escuadrillas de bombarderos Savoia ocupaban las pistas cercanas a Soria, 220 kilómetros al nor-nor-este de Madrid. Los italianos habían de constituir la pinza izquierda de una maniobra tendente a cerrar el cerco de Madrid, avanzando 65 kilómetros por la carretera de Barcelona para tomar Guadalajara y seguir desde allí otros 21 kilómetros por carretera hasta Alcalá de Henares, donde se reunirían con la pinza derecha. Totalmente aislada de Cataluña y los puertos mediterráneos, Madrid no aguantaría mucho tiempo.

Inicióse primero el ataque por el Sur, desencadenándose la batalla del Jarama Al amanecer del 6 de febrero, elementos de vanguardia de cinco brigadas móviles, apoyados por seis baterías de artillería, entre las que figuraba un grupo de cañones de 88 mm. de la Legión Cóndor habilitados ahora para acción terrestre, además de antiaérea, avanzó aplastando la vanguardia de una nueva brigada republicana. A primeras horas de la tarde del día siguiente, las líneas de cabeza del Ejército de Africa llegaban a la unión de los ríos Manzanares y Jarama, a tiro de artillería de la carretera Madrid-Valencia.

Casualmente, los republicanos tenían prevista una ofensiva por esta zona, de modo que, aunque el ataque por sorpresa les halló poco preparados y sufrieron grandes bajas durante los dos primeros días, contaban con bastantes efectivos para interceptar el avance relámpago de los nacionales. De nuevo entraron en combate las Brigadas Internacionales y la lucha arreció con gran furor.

Puesto de ametralladoras de los nacionales en la madrileña Casa de Campo.

El combate aéreo sobre el valle del Jarama daría lugar a algunos de los mayores duelos en el aire registrados hasta entonces. Los pilotos, muchos ya con larga experiencia de combate, tuvieron que hacer varias salidas al día. Algunos comenzaron a apuntarse elevados récords individuales. El as máximo de los nacionales durante la guerra era Joaquín García Morato, que en 144 vuelos aéreos derribó por lo menos cuarenta aviones republicanos. De los pilotos alemanes iba en cabeza Mölders, con catorce derribos. Al igual que otros compatriotas destacados en España, aprovecharía después la práctica adquirida combatiendo en la Segunda Guerra Mundial: en la batalla de Inglaterra fue el primer as alemán de Bf-109, con cincuenta y ocho aviones británicos derribados; en 1941 pasó al frente de Rusia y derribó otros treinta y tres aparatos. Adolfo Galland, que hizo en España 300 salidas, totalizaría 103 derribos aliados en la Segunda Guerra Mundial, y Walter Oesau, que en la guerra civil española derribara ocho aparatos, sumaría después setenta y tres en Polonia, Francia y Grecia, y cuarenta y cuatro aviones rusos. Otro de los jóvenes pilotos de la Legión Cóndor, Herbert Ihlefeld, con ocho derribos oficialmente acreditados en España, se apuntó en la contienda europea sesenta y cinco aviones rusos y cincuenta y seis de polacos, americanos e ingleses.

Muchos pilotos rusos de brillantísimo historial en España y la mayoría de los hombres que estuvieron al mando de algún grupo, cuya experiencia habría resultado inestimable cuando Alemania invadió Rusia en 1941, habían fallecido en estas fechas, ejecutados durante las terribles purgas stalinistas de 1937.

El arribo a gran escala de los superiores bombarderos y cazas rusos dio a los republicanos el dominio en el aire en esta ocasión, mientras en tierra las Bri-

Pueblo de las cercanías de Madrid bombardeado.

gadas Internacionales y los carros soviéticos lograban retener los terrenos altos a su margen del río Jarama. Una vez más hubo elevadísimas bajas por ambos lados: el batallón británico de las Brigadas Internacionales, por ejemplo, perdió 375 de sus 600 hombres en su primera acción. El total de bajas republicanas ascendió aproximadamente a 10.000, que sumadas a unas 8.000 de los nacionales, hicieron de la batalla del Jarama una de las más sangrientas jamás registradas sobre suelo español.

Pasados diez días, los nacionales habían corrido su línea al sur de Madrid unos 16 kilómetros más hacia el este, pero la vital carretera Madrid-Valencia seguía en poder de los republicanos, y las líneas trazadas en el valle del Jarama se mantendrían sin variación hasta el final de la guerra.

A pesar del fracaso de la pinza meridional, los nacionales decidieron seguir adelante con la norte, debido sobre todo al empeño de los italianos en demostrar su poderío. El 8 de marzo unos 30.000 infantes italianos, mandados por el general Roatta, y 8.500 nacionales, mandados por el general Moscardó, el héroe del Alcázar, apoyados por numerosos carros y piezas de artillería y aviación, atacaron en dirección sur desde un frente de 60 kilómetros de anchura. El grueso de las fuerzas se concentraba a lo largo de la carretera Madrid-Barcelona, y los elementos de vanguardia de la división Fiame Nere, todos ellos montados en camiones, vehículos blindados o carros, arrollaron sin dificultad a la inexperta división republicana que les hacía frente. El punto de partida había sido el pequeño centro de mercado de Al-

Tropas nacionales inspeccionan un carro ruso capturado.



El general Varela.



El general Roatta.

gora, a unos 65 kilómetros del objetivo, Guadalajara, y a última hora del segundo día, la vanguardia italiana había avanzado 32 kilómetros por la carretera de Barcelona.

Una ejecución

Había muchos simpatizantes del Gobierno en la zona de donde partió el ataque italiano, y se pasó noticia a Madrid a tiempo de formar una línea defensiva al norte de Guadalajara. Entre tanto las tropas españolas se retiraban. Empeoró el tiempo, y las lluvias, nieblas y heladas retuvieron los aviones de la Legión italiana en sus pistas de Soria, al otro lado de las montañas. Al aclarar al tercer día, los bombarderos rusos, que venían tan sólo de Barajas, localidad situada más al Sur y de menor altitud, encontraron a los italianos extendidos a lo largo de 40 kilómetros

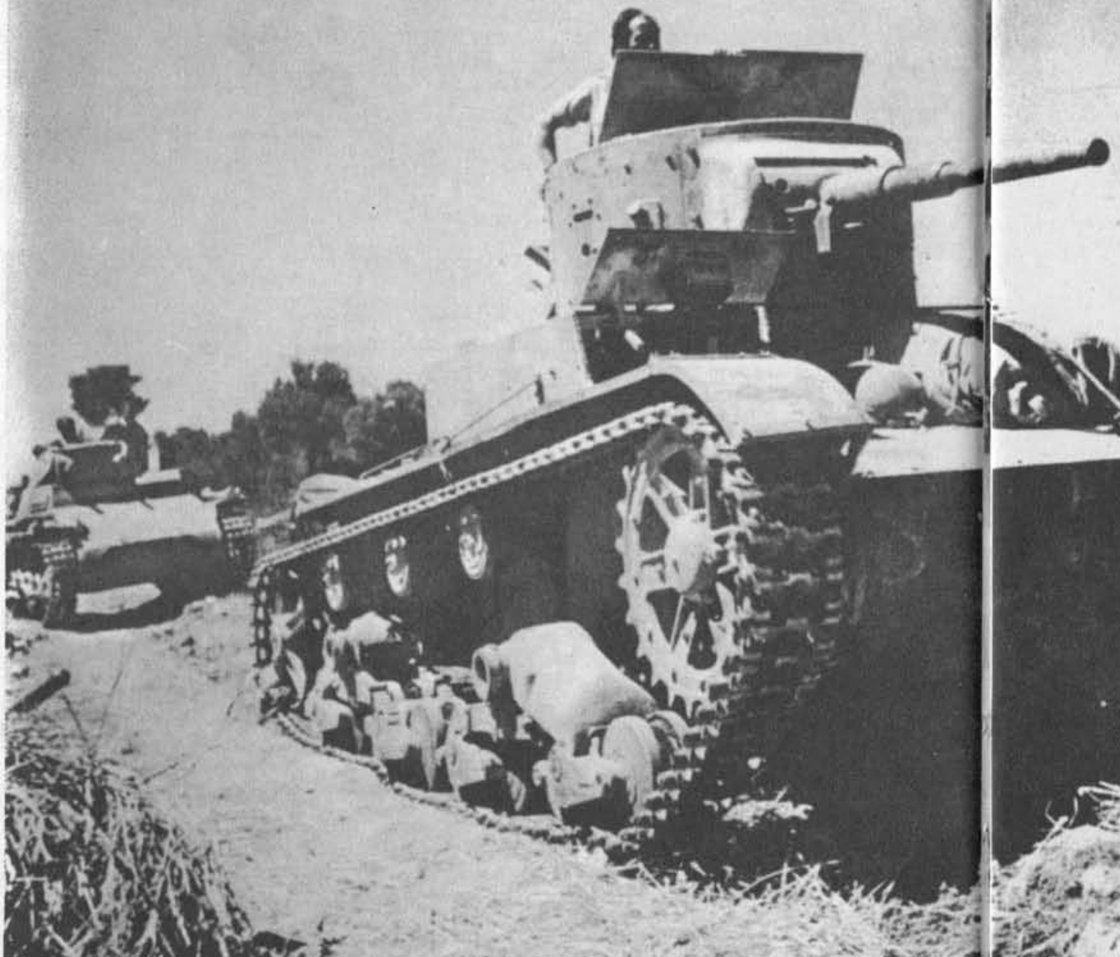
desde Torija hasta Algora, y les infligieron terribles daños, mientras los vehículos se atascaban en el fango tratando desesperadamente de huir.

La batalla de Guadalajara vio entrar en acción los primeros I-16, pilotados por españoles, cuando el Grupo 33 cambió sus Breguet XIX por "Ratas"; la Escuadrilla Internacional de André Malraux estaba dotada también de I-15 por entonces, que se unieron al ametrallamiento de la desdichada infantería italiana. Vio también la llegada del primer Heinkel 111, el más reciente bombardero alemán puesto al servicio de la Luftwaffe. Con una velocidad de 400 kilómetros-hora, superior en 110 kilómetros-hora a la del Ju-52 y en 30 kilómetros-hora a la del biplano Polikarpov I-15, el He-111 comenzó a inclinar nuevamente la situación aérea a favor de los nacionales, proceso que haría irreversible la entrada en acción de los Bf-109.

Cuando las tropas italianas, diezmadas por el bombardeo y la metralla, con sus vehículos atascados en el fango, iniciaban la retirada, cargó contra ellas el Batallón Garibaldi, compuesto por tropas comunistas italianas. El empecinado choque de ideologías que desgarraba a España podría haberse duplicado en cualquier otro país europeo.



Arriba: **Joaquín García Morato.** Abajo: **Werner Mölders.** Izquierda: **Los nacionales avanzan en carros rusos capturados.**







Rendición

La ofensiva frustrada sobre Madrid dio un giro completo a la guerra, ya que después de las batallas del Jarama y Guadalajara, que dejaron a ambos bandos virtualmente donde estaban, Franco hubo de emprender la larga y costosa tarea de conquistar toda España, ciudad a ciudad. Por su parte, los republicanos reconocieron que no era posible obtener la victoria basándose en la defensa, por muy heroica que fuese, y proyectaron una gran ofensiva.

Moviéronse ante los nacionales, abriendo una ofensiva en el norte de España, donde los vascos tenían aún la mayor parte de su tierra secular unidos a los santanderinos y asturianos.

Para esta ofensiva contaba la Legión Cóndor con un nuevo bombardero, el Heinkel He-111, monoplano bimotor totalmente metálico, semejante al He-70 Blitz. Era algo más lento que su rival el SB-2 Katiuska, con sólo unas dos terceras partes de su autonomía —880 kiló-



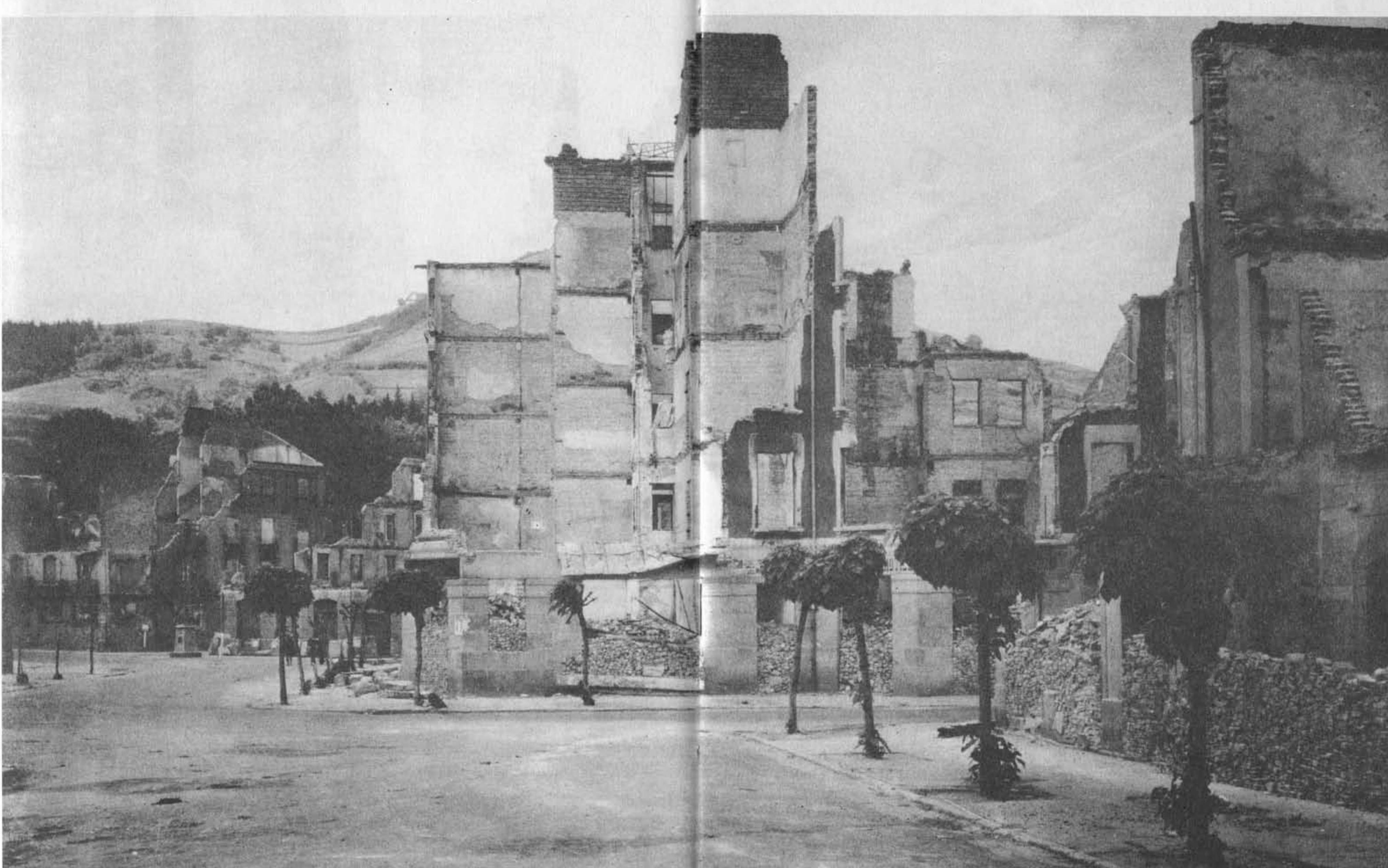
Guernica.

metros frente a 1.200 kilómetros— y un techo de 7.000 metros inferior en 1.200 metros al del ruso. Sin embargo, superaba en velocidad a cualquier caza republicano, excepto el I-16 "Rata", y podía cargar 1.500 kilogramos de bombas contra los 1.000 del Katiuska.

Por primera vez se registró en esta campaña el bombardeo de poblaciones indefensas, en el que los He-111 desempeñaron un papel prominente. El pueblecito de Durango sufrió horas de bombardeo ininterrumpido causando la muerte de 248 civiles, y el aún menor de Ochandiano. Pero la acción que estremecería al mundo fue el bombardeo de la antigua capital de los vascos, Guernica.

Era lunes, 26 de abril, y el pueblo, ya cercano a los sectores del frente había sido evacuado en buena parte. Muchos alzaron la vista al ruido de un primer avión, preguntándose adónde iría. Momentos después las bombas caían sobre las centenarias casas de Guernica. Veinte minutos más tarde aparecía la primera de varias oleadas de los ya familiares

Guernica.





Bf-109 de la escuadrilla «Sombrero de Copa».

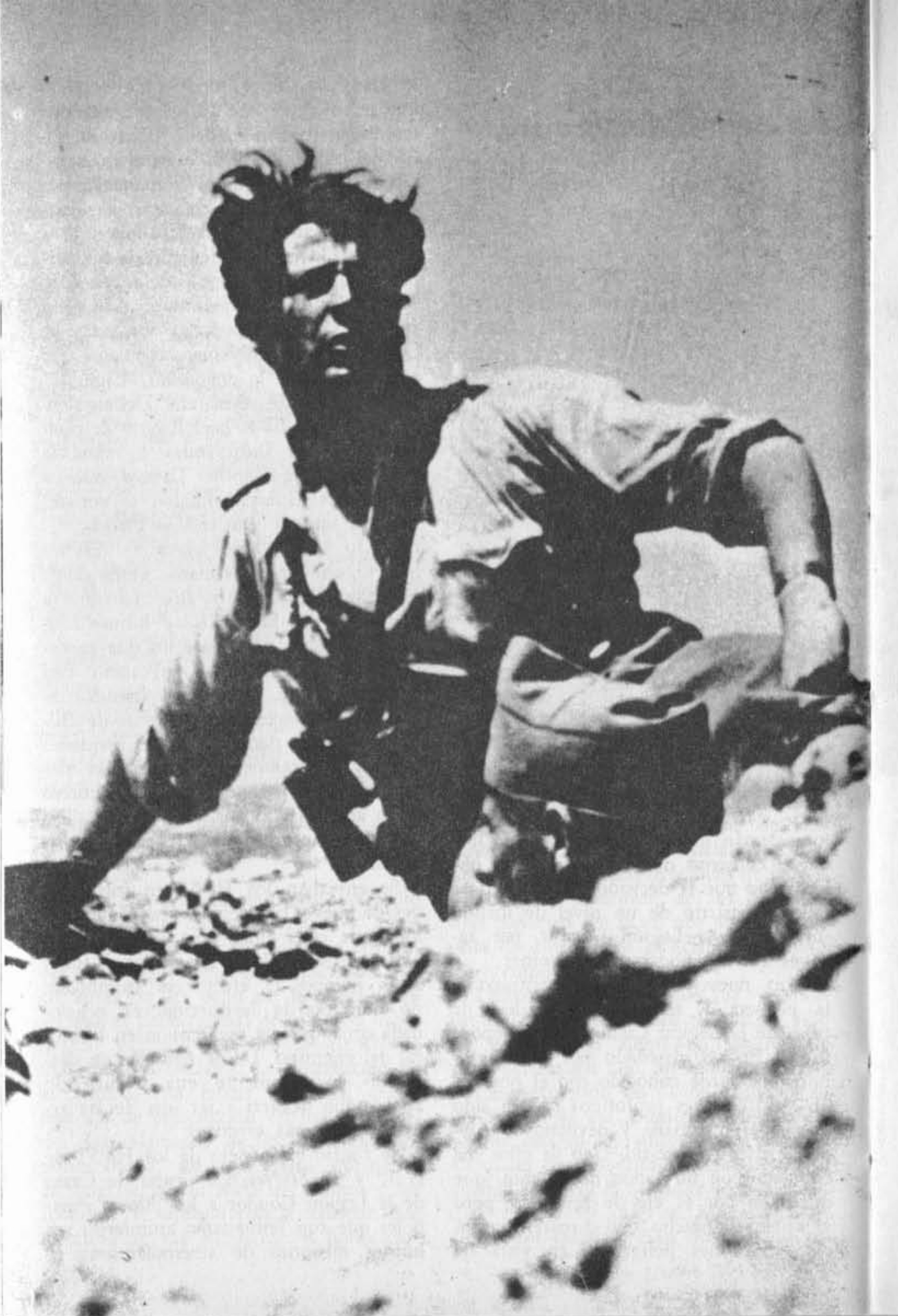
Junkers 52, que arrojaron al principio explosivos de mayor potencia y luego miles de bombas incendiarias. Con breves pausas prosiguió el ataque hasta poco antes de las ocho de la tarde, hora en que el bello pueblo de mercado había dejado prácticamente de existir. Hubo más de 200 muertos. La destrucción de la ciudad, con tantas víctimas, desató una ola de indignación en todo el mundo. Los alemanes declinaron toda responsabilidad; los nacionales insistieron en que no sabían nada del asunto y los italianos se apresuraron a afirmar que ninguno de sus bombarderos había participado en el hecho. A pesar del testimonio de testigos presenciales, se dieron muchas otras explicaciones de la destrucción de Guernica, de las cuales la más conocida fue la de que se trataba de obra de dinamiteros asturianos, anarquistas o comunistas.

Durante muchos años fue opinión extendida que el bombardeo había sido un experimento alemán a sangre fría para determinar con un modelo vivo la posible extensión de daños causados en un ataque de esa índole. No hay pruebas de ello en los voluminosos archivos alemanes que cayeron en manos de los aliados al acabar la Segunda Guerra Mundial. Parece ser que en Alemania muchos altos cargos creían que ningún piloto alemán había intervenido, pero hoy día el consenso de los historiadores objetivos es que la decisión de bombardear Guernica partió de un nivel de mando inferior de la Legión Cóndor, por razones que no podemos determinar.

Otro nuevo aparato suministrado a la primera y segunda escuadrillas de cazas de la Legión Cóndor en esa época fue el Bf-109, diseñado por Messerschmitt, más tarde conocido con el nombre de Me-109. Tres prototipos habían sido probados en España y devueltos a Alemania para su estudio. Uno de ellos iba equipado con un cañón de 20 mm. que disparaba por el eje de la hélice, pero se calentaba mucho y al disparar producía vibraciones peligrosas, en vista de lo cual el primer modelo de servicio que se envió, el Bf-109 B-1, llevaba una tercera ametralladora de 7,9 mm. en lugar del cañón. Doce de estos aviones pasaron a la *Staffel* núm. 2, mandada por el teniente Schlichting, que tras sobrevivir a la Guerra Civil Española y a la Segunda Guerra Mundial trabaja hoy día para el grupo de empresas de armamento Messerschmitt-Bolkow-Blohm. A la *Staffel* núm. 2 se le apodaba "Sombrero de Copa" por su emblema, lo mismo que a la núm. 1 se le denominó "Cigüeña" por su dibujo de un marabú. Del siguiente modelo de Bf-109, el B-2, se destinaron doce a la *Staffel* núm. 1, mandada por el teniente Gunther Lutzow, que en la Segunda Guerra Mundial se convertiría en uno de los ases germanos, derribando 103 aviones antes de resultar muerto un par de semanas antes de la rendición de la Luftwaffe. La tercera *Staffel* del JG-88, "Mickey Mouse", siguió con sus He-51, para los que se había hallado una nueva aplicación casi accidentalmente. Durante el ataque contra el robusto cerco de defensas de Bilbao se había decidido situar pequeñas bombas de fragmentación bajo las alas de los He-51 y usarlas como sustitutivo de la artillería, incapaz de alcanzar ciertas posiciones republicanas bien fortificadas.

Se enviaban los He-51 en formaciones de nueve, con seis bombas de 10 kilogramos cada una, y volando a unos 150 metros de altura las arrojaban todas a un tiempo. El efecto era asombroso, no tanto por la destrucción real ocasionada como por su repercusión en la moral del enemigo. Desde entonces se desarrolló enérgicamente esta técnica de apoyo, que llegaría a ser una de las armas aéreas más efectivas.

Se confió el manejo de los He-51 de la 1.ª y 2.ª *Staffel* del Grupo de Cazas de la Legión Cóndor a los pilotos españoles que con entusiasmo asumieron sus nuevas misiones de ametrallamiento y



Un combatiente en el frente de Brunete.

bombardeo de zona. Aunque algunos al principio de la guerra tuvieron que contentarse con papeles de segunda fila, se portaron extraordinariamente bien, al igual que sus contrincantes del lado republicano, y al acabar la contienda nadie ponía en duda que los mejores de entre ellos podían equipararse a los mejores alemanes, italianos y rusos.

Los republicanos lanzaron su ofensiva a primeros de julio de 1937, atacando en dirección sur desde su línea al oeste de Madrid con ánimo de cortar la carretera principal que en manos de los nacionales surtía a las fuerzas del frente de Madrid. Cincuenta mil soldados de infantería apoyados por artillería, carros y de 150 a 160 aviones arrollaron el delgado frente nacional, y a las tres horas tenían sitiado Brunete, 25 kilómetros al oeste de Madrid.

Cogidos por sorpresa, los nacionales reaccionaron rápidamente; pronto acudieron tropas, transportándose artillería desde el Norte, a la vez que se hizo un llamamiento a toda la aviación y blindados disponibles. Dado que la brecha abierta no era muy ancha y que, con las prisas, los republicanos habían intentado hacer pasar por ella excesivos contingentes, se produjo en la zona un gigantesco atasco de tráfico y soldados de a pie, objetivo ideal de bombardeo.

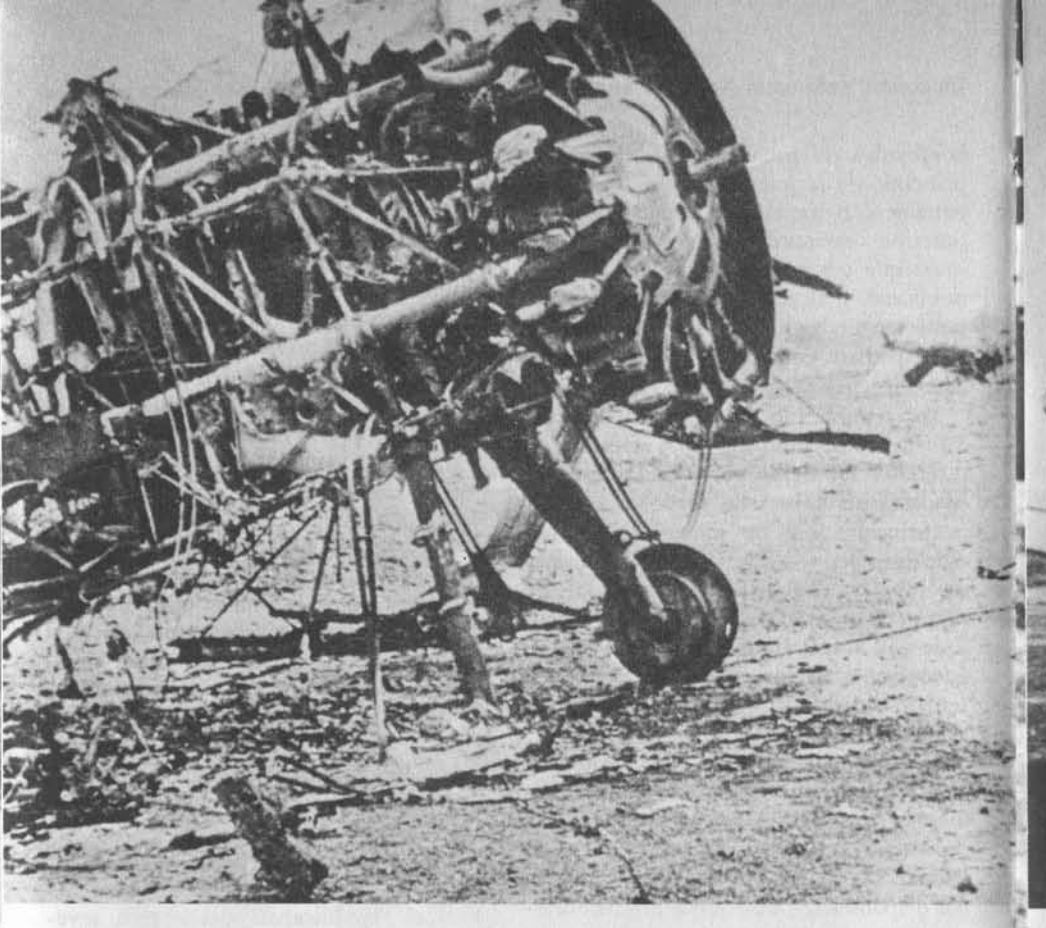
En ese momento los nacionales no disponían más que de los viejos y lentos Ju-52, presa ridículamente fácil para los nuevos cañones rápidos antiaéreos que poseían ya los republicanos. Para silenciar las baterías se ordenó a la Legión Cóndor enviar su escuadrilla de He-51 con bombas de ataque a baja altura.

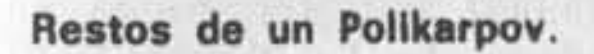
Su comandante, el capitán Harder, nos ha dejado esta descripción: "El objetivo, los cañones emplazados junto a Villanueva del Pardillo, apenas es visible a través de la humareda. Hago señal a la *Staffel* de dividirse en cuatro *Rotten* (dos aviones volando en paralelo) a cada uno de los cuales se ha asignado el ataque contra una batería. Descendiendo en picado hacia los cañones, recibimos fuego desde todos los ángulos posibles, fuego que persiste a pesar de nuestras continuas ráfagas de ametralladora. Arrojamos las bombas, viramos y maniobramos como si estuviéramos borrachos para evitar que nos acierten. El ataque ha durado solamente ocho minutos, pero es un milagro que hayamos sobrevivido. Todos nuestros aviones están destrozados, casi en pedazos."

Al tercer día, 9 de julio, el número de aviones era prácticamente igual por ambos lados, siendo frecuentes los duelos aéreos entre treinta o cuarenta aparatos. Los Bf-109 constituyeron una desagradable sorpresa para los cazas republicanos, ya acostumbrados a ser los amos. El bombardero ruso más lento, R-Z Natasha, era particularmente vulnerable frente al veloz y maniobrable Bf-109; ocho Natashas fueron derribados en un solo día.

Ambos bandos sufrieron elevadas bajas en la batalla de Brunete, pero las pérdidas republicanas fueron más severas: cayeron 25.000 hombres frente a los 10.000 de éstos. La batalla finalizó con una pequeña y costosísima ganancia de terreno para los republicanos; la situación global se mantenía idéntica, con los nacionales sosteniendo aún sus fuerzas dentro de Madrid.

En el último año de la contienda, los alemanes introdujeron algunos de sus aviones más recientes: el bombardero ligero Heinkel 70, el bombardero de reconocimiento de largo alcance Dornier 17 o "Lápiz Volador" y el célebre bombardero en picado Ju-87 Stuka. El Grupo de Reconocimiento A88, de la Legión Cóndor, empezó con 18 bombarderos Blitz, pero su limitada autonomía hizo que fueran sustituidos por los Do-17. Otros aviones de reconocimiento

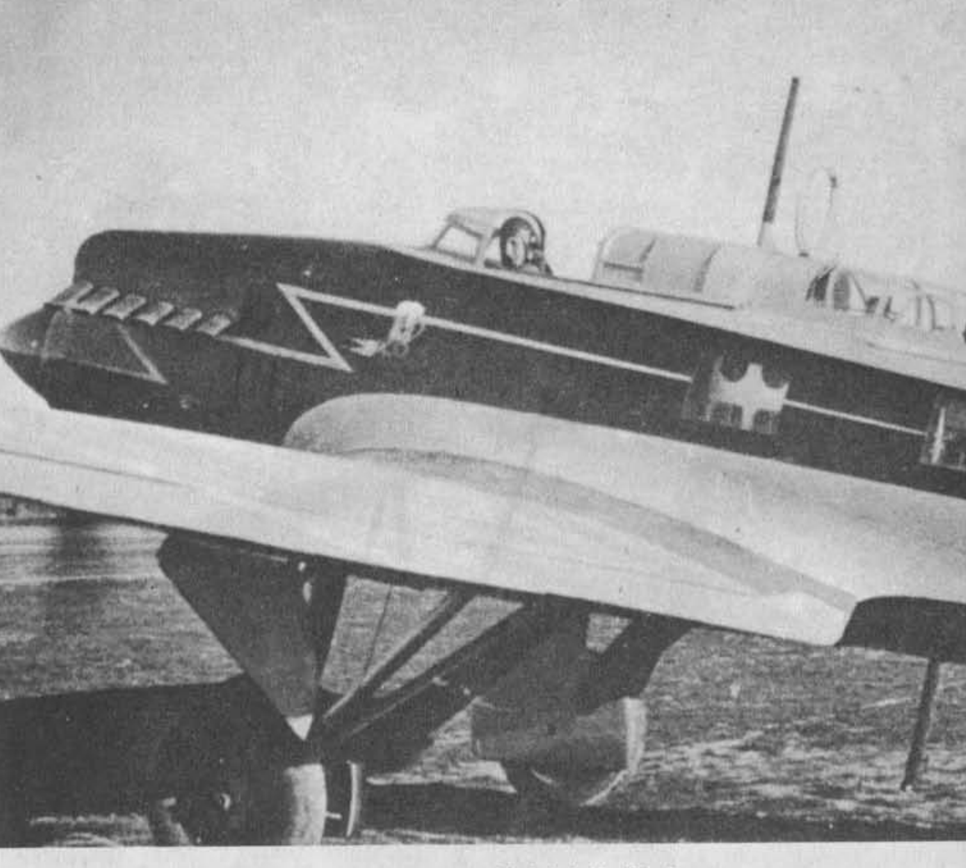



Restos de un Polikarpov.

probados en España eran los hidroaviones Heinkel 45 y 60 y el monoplano de ala alta de la misma compañía He-46, utilizado en misiones fotográficas. Mas la innovación más importante en aviones militares fue el desarrollo del bombardero en picado.

De su misión inicial como arma relámpago contra objetivos estratégicos, pasó el Stuka a ser un arma de apoyo coordinado capaz, durante los avances, de reemplazar en gran medida a la artillería. El general Von Richthofen era el responsable de combinar la potencia de ataque de los bombarderos en picado con la artillería y carros para lograr una concentración de fuerzas masiva y de breve duración que permitiese a las tropas de tierra conseguir la superioridad local. En España creó la hasta entonces nunca vista fuerza aérea táctica independiente y utilizaría gran parte de lo aprendido en la ofensiva contra Polonia, en la que mandaba las unidades de la Luftwaffe.

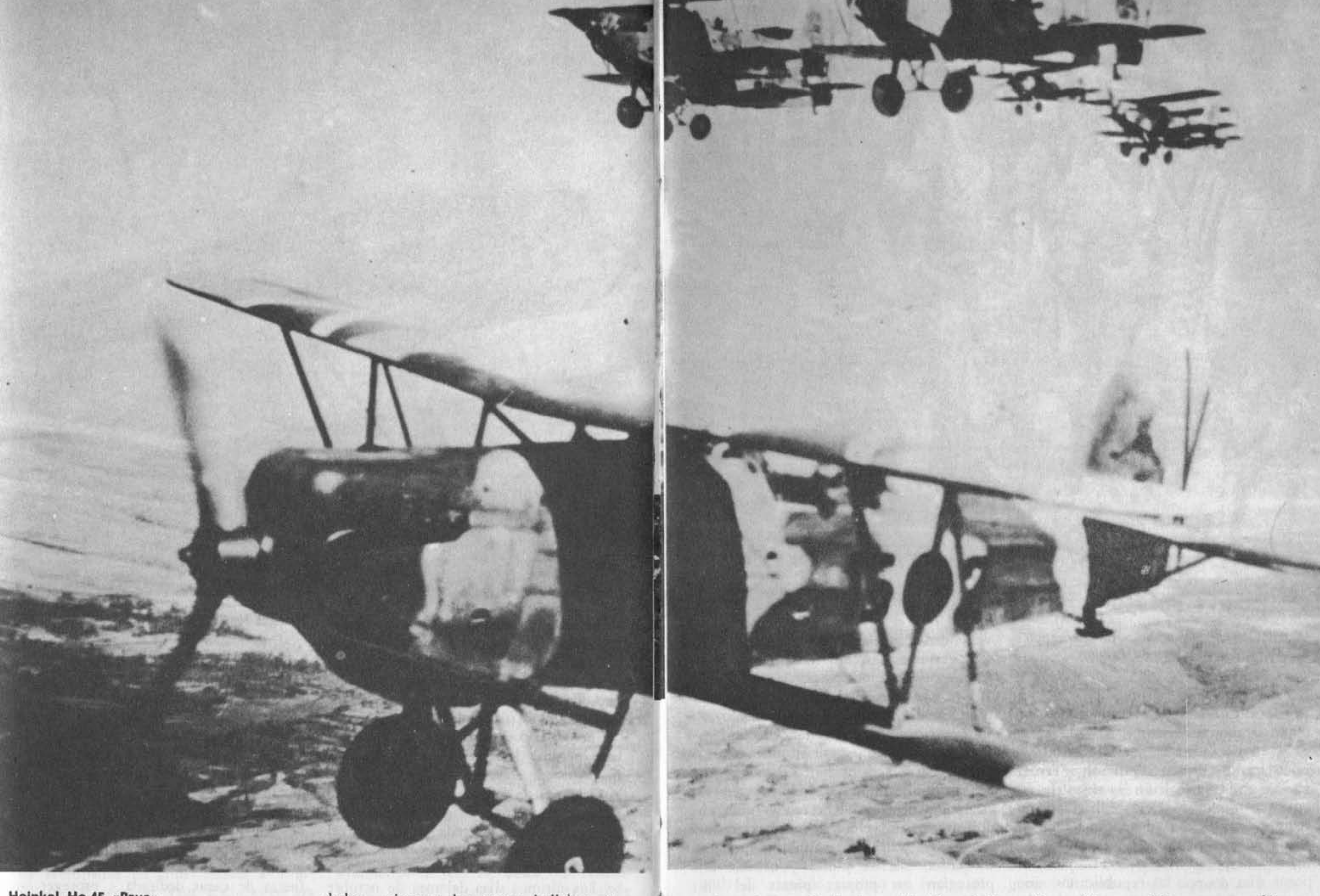
A fines de agosto de 1937, los republicanos trataron de tomar una vez más la iniciativa, lanzando una ofensiva en Aragón contra la línea oriental que mantenían los nacionales a lo largo de 320 kilómetros de curvas, desde las estribaciones de los Pirineos hasta la ciudad de Teruel. El ejército republicano puso en acción 150 aviones y 80.000 soldados de infantería, y de nuevo la lucha fue terriblemente costosa para ambos bandos


Heinkel He-70 «Rayo».

y el resultado indeciso. Los nuevos aparatos alemanes dieron a los nacionales el dominio del aire. Vengáronse los republicanos con un raid al amanecer, en el que una docena de Natashas destruyeron varios aviones nacionales sobre las pistas del aeródromo de Zaragoza; pero ya habían perdido la superioridad en el aire, que es donde era esencial.

Fracasada la ofensiva republicana en Brunete y luego en Aragón, pudieron los nacionales descargar toda su furia en el Norte, ocupando Santander y Asturias, con lo que desapareció el frente del Norte. Los últimos días del mes de octubre de 1937 vieron a una España ensangrentada y exhausta, rasgada en dos partes: una occidental bajo el control nacional y otra oriental bajo el control republicano. Era evidente que los republicanos ya no podían vencer, pero aún eran capaces de resistir un gran castigo. Ni uno ni otro bando contaba con fuerza suficiente para desatar una ofensiva total que llevase a la victoria, y los aliados extranjeros no se decidían a aportar las ayudas masivas necesarias para ello.

La aviación desarrolló nuevos métodos de guerra, apartándose de la concepción primitiva con una fuerza de bombarderos de uso estratégico y una fuerza de cazas dedicada a proteger sus bombarderos e impedir la intromisión de los del enemigo. En su lugar se inició el empleo táctico de bombarderos para destruir posiciones fortificadas y



Heinkel He-45 «Pavo».

diseminar las formaciones de ataque, en especial las apoyadas por unidades blindadas, mientras los cazas hallaban su papel más efectivo en el apoyo coordinado. También se encomendaban a los bombarderos misiones estratégicas para minar la moral de la población civil en raids sobre las ciudades y destruir fábricas, almacenes, centrales eléctricas y depósitos de combustible.

Pero si los republicanos no podían ya vencer, trataron aún de desbaratar los planes enemigos, y a finales de 1937 montaron una nueva ofensiva contra el



Instrucción de armamento de los republicanos para la ofensiva de Aragón.

saliente de Teruel, a unos 110 kilómetros por carretera del Mediterráneo, un objetivo muy codiciado.

El 15 de diciembre atacaron 100.000 republicanos. Pronto dominaron Teruel. La reducida guarnición se hizo fuerte en un conjunto de viejos edificios y resistió veintitrés días. El contraataque de los nacionales no comenzó hasta dos semanas después, viéndose detenido en pocos días no por los republicanos, sino por el mal tiempo. A partir de la víspera de Año Nuevo sopló durante cuatro días una ventisca que mantuvo en tierra a los aviones e inutilizó toda clase de vehículos, congelando los motores —las temperaturas descendieron a 20° bajo cero— o bloqueándolos por la nieve.

Una vez más acudió al rescate la Legión Cóndor, trasladándose el mando en su nuevo tren-cuartel general de Soria a Calatayud y de allí, por el valle del río Jiloca, hasta Calamocha, 72 kilómetros al nor-nor-oeste de Teruel. El tren se componía de doce coches convertidos en dormitorios, salas de descanso, comedores y baño, y llevaba también una cocina, un taller, sala de juntas y oficina. Lo protegían sus propias piezas del 88. "No más guerra sin nuestro tren" era el nuevo lema alemán.

La aviación nacional e italiana surcó bajo cero los cielos de Teruel, con terribles padecimientos para los pilotos de aviones de cabina abierta, como el CR-32 y el He-51, a quienes acabada la misión había que sacar de su avión en brazos para darles calor y vigorosos masajes.

Al mejorar el tiempo a mediados de enero, se lanzó lentamente la contraofensiva nacional, con intenso tiro de barrera de la artillería, seguido de bombardeo y vuelos de ametrallamiento acompañados de enconados duelos aéreos. Cedió la línea republicana y una segunda ofensiva nacional, también con extenso apoyo de la aviación, arrolló el frente al norte de Teruel. Los republicanos huyeron de la ciudad conquistada, dejando tras sí grandes cantidades de material y muchas bajas.

Con presteza inusitada, los nacionales siguieron adelante para explotar el éxito. El 9 de marzo, y precedidas de aún más intenso bombardeo aéreo y artillero, sus fuerzas atacaron hacia el Este y en ocho días hicieron retroceder 95 kilómetros al ejército republicano; luego, tras una pausa para descansar, tomar refuerzos y reparar el material, empujaron sin tregua hasta alcanzar el Mediterráneo, aislando así Cataluña de Valencia.

La batalla de Teruel dejó a la Legión Cóndor en su punto más bajo. Cesó el envío de refuerzos y repuestos para el material perdido y usado, quizá porque la invasión de Austria requería la presencia en Alemania de todos los pilotos, aviones y cañones disponibles. Las veinte piezas antiaéreas de 88 mm. de la Legión Cóndor habían hecho ya tantos disparos contra la aviación republicana que el ánima estaba muy gastada, y de los treinta Me-109 que quedaban, sólo dieciséis eran utilizables por falta de repuestos. Los He-51 se encontraban en tal mal estado que muchos se estrellaron.

El comandante en jefe de la Legión Cóndor, general Helmuth Volkmann, fue a Berlín en junio y pidió, sin rodeos, a sus superiores que eligiesen entre estas dos alternativas: restaurar la Legión a su efectividad original y mantenerla surtida de hombres y material, o retirarla.

—¿Podrían los españoles hacerse cargo del material existente de la Legión Cóndor, mientras repatriamos a nuestros hombres? —se le preguntó.

—Sin un servicio alemán de mantenimiento riguroso y competente, el material se desgastará aún más deprisa —respondió.

El 16 de junio, según palabras del Führer, la Legión Cóndor sería restaurada a plena potencia, pero según se dijo al general Volkmann, ello supondría "un sacrificio considerable" que había que hacer comprender a Franco.

A pesar de sus grandes pérdidas de hombres y materiales, todavía lograron



Fuerzas nacionales contemplando el bombardeo de Bilbao por su artillería.

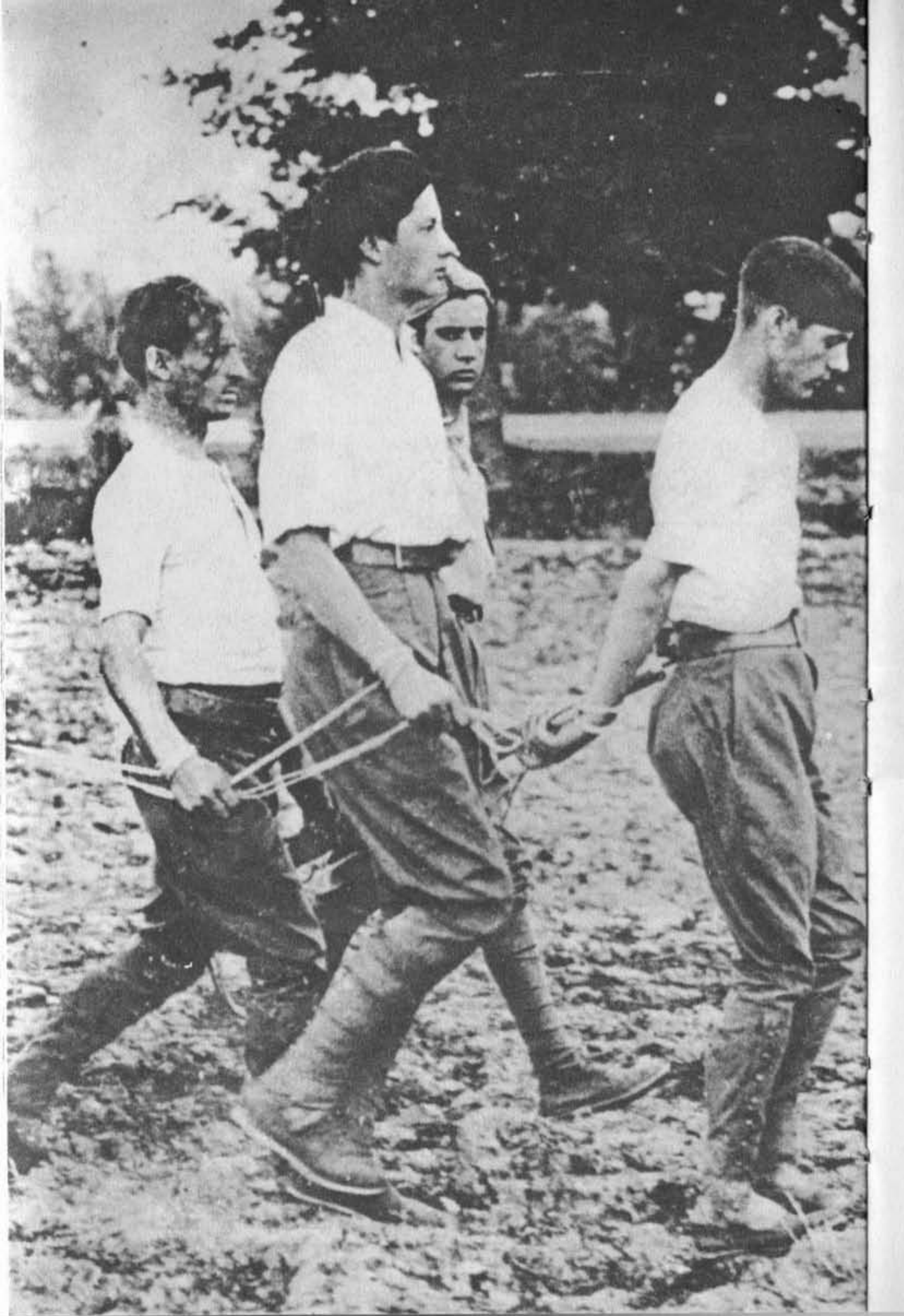
los republicanos lanzar otra gran ofensiva. Realizada en julio de 1938, su objetivo era reunir nuevamente ambas mitades de la España republicana mediante un amplio frente que cruzase el río Ebro desde el Norte. No se sabe cómo, pero una vez más se organizó una fuerza de 100.000 hombres; una vez más se hallaron cañones, aviación y carros con que apoyar a la infantería y una vez más la lucha sería larga, encarnizada y costosísima.

En esta ocasión los nacionales emplearon desde el primer momento la totalidad de su aviación, ya que todo parecía predecir el triunfo de la ofensiva. Los republicanos pasaron el Ebro por pontones y pasarelas suspendidas de cables de acero, guardadas con concentraciones de cañones antiaéreos. Los nacionales bombardearon y ametrallaron en vuelo bajo incesantemente, y los nuevos Stukas resultaron particularmente eficaces en bombardeo de precisión. Los duelos aéreos entre cincuenta o más cazas terminaban a menudo con una docena de derribos.

Al revés de lo ocurrido en Teruel, seis meses antes, ahora el problema era el calor excesivo, y los pilotos de aviones con cabina cerrada volaban en mangas de camisa. Los nacionales mantenían un servicio de vaivén con bombarderos en el aire, cubiertos por cazas más numerosos que los del lado republicano. La batalla del Ebro fue la última gran operación aérea de la guerra civil. Los republicanos perdieron numerosos aparatos en los 115 días que duró la lucha y ya no podrían volver a enfrentarse en el aire con las fuerzas nacionales.

El fracaso de la ofensiva del Ebro señaló la condena inapelable de la República española, pues su pérdida de entre 70 y 80 mil hombres, unas 2.000 ametralladoras y casi 25.000 fusiles, a la que hubo que añadir la destrucción virtualmente total de su aviación, significaba que el final era sólo cuestión de tiempo.

Los nacionales dirigieron sus bombarderos contra los puertos para asegurarse



Prisioneros de la contienda.

de que los republicanos no reemplazarían sus pérdidas; molestia que pudieron evitarse, porque Stalin había decidido reducir el material enviado a España a la mínima expresión necesaria.

Desde Málaga, los italianos enviaron escuadrones de Savoia 79 a bombardear Barcelona. Muchas personas civiles resultaron muertas, y la moral de la población, que había flaqueado, se robusteció de odio. Empero, los más graves daños registrados en los muelles e instalaciones portuarias de Barcelona fueron obra de los Stukas Ju-87 de la Legión Cóndor.

Para dar fin a la guerra con una ofensiva en Cataluña, Franco necesitaba reponer el material bélico usado y perdido en las batallas de Teruel y del Ebro. Pidió a los alemanes otros 50.000 fusiles, 2.000 ametralladoras y 100 cañones de campaña, así como la reconstrucción total de la Legión Cóndor. Los alemanes le recordaron que llevaban ya gastados, sólo en dicha Legión, cerca de 187 millones de marcos. Solucionose el asunto con nuevas concesiones de explotación minera para Alemania y el adicional apoyo militar.

El general Von Richthofen regresó por breve tiempo a Alemania, donde vio al mariscal Goering e informó sobre la situación española, alegando que sólo sería posible vencer triplicando los efectivos de la Legión Cóndor y convirtiéndola en "una unidad cerrada de formaciones alemanas". Esto sucedía a principios de noviembre de 1938; el 17 de noviembre, Hitler rechazó de plano la propuesta, y, tres días más tarde, Richthofen, ya general de división y al mando de la Legión Cóndor, volvió a España pesimista respecto a la probabilidad de una victoria nacional "cien por ciento".

Sin embargo, si no triplicada, sí había sido restaurada plenamente la Legión Cóndor, y grandes cantidades de granadas antiaéreas y otras municiones habían llegado de Alemania e Italia.

Una fuerza nacional de 300.000 hombres desató dos días antes de la Navidad de 1938 la última gran ofensiva de la guerra. El frente entero desde los Pirineos al mar giró hacia el Norte, como una gran puerta que tuviera su gozne en las montañas y cuyo borde de la hoja barriera la costa. El 26 de enero, cinco semanas después de iniciarse el ataque, los carros encabezaron la entrada de las victoriosas tropas nacionales en Barcelona, que contemplaron con estupor el destrozo que en los muelles habían hecho los Stuka y Savoia-79. Parte del pueblo catalán huyó a la desbandada ante el avance irresistible del Ejército nacional, y los franceses se vieron obligados a abrir la frontera y dar refugio a 500.000 españoles, de los que la mitad eran soldados republicanos. Cataluña había caído, y aunque los republicanos conservaban todavía una tercera parte de España, incluida Valencia e increíblemente Madrid, con sus defensores muertos de hambre, estaba claro que la "rendición incondicional" que Franco había exigido siempre no tardaría mucho en producirse.

En cuanto a la guerra en el aire, la Legión Cóndor se hallaba en su apogeo. los italianos repusieron sus pérdidas, y el efectivo total de los nacionales ascendía por lo menos a 600 aviones. La República apenas podía echar mano de un puñado de bombarderos y no más de veinte cazas. Su flota se hizo a la mar para esquivar los Stuka y Savoia, y al acabársele el combustible ancló en Bizerta y pasó a manos de los franceses.

El final del épico asedio de Madrid se vio empañado por la pugna entre los comunistas y una combinación de otros partidos que intentó un golpe de Estado. Muchos de los más destacados líderes republicanos abandonaron el país. Madrid se tomó el 28 de marzo, y tres días después finalizaba la guerra civil.



Combates en las calles de Teruel.

El 21 de mayo hubo en León un desfile de despedida de la Legión Cóndor. en el curso del cual se juró amistad eterna con los españoles. Nueve días más tarde, Goering recibía en Hamburgo a 6.000 voluntarios repatriados, y el 6 de junio de 1939, Hitler presidió en Berlín el desfile de 14.000 veteranos de la Legión Cóndor. Dos semanas antes había notificado a los jefes de tierra, mar y aire que tenía intención de "atacar Polonia en la primera oportunidad favorable", y veintiuna semanas después del desfile de Berlín el general von Richthofen, que había conservado su Estado Mayor de la Legión Cóndor casi hasta el último hombre, tomaba el mando de las dos *Luftflotten* orientales que iniciaron la Segunda Guerra Mundial. Parte de las formaciones elegidas para apoyar directamente a la infantería debían mucho a lo aprendido en España: eran cuatro *Gruppen* de Stuka Ju-87, un *Gruppe* de aparatos de ataque contra tierra Hs-123 y un *Gruppe* de bombarderos rápidos He-111 y Do-17.

Con mayor celeridad aún aprovecharon su experiencia los pilotos italianos, pues a la semana de acabar la guerra civil, Mussolini, envalentonado por el éxito de sus tropas frente al destrozado Ejército republicano en las últimas semanas de la contienda, las dirigió contra Albania.

No cabe duda de que los alemanes aprendieron mucho en la guerra española, pero también que interpretaron equivocadamente parte de sus experiencias y despreciaron el valor de otras. Entre las más impotrantes técnicas nuevas desarrolladas figuraban: el sistema táctico de formación abierta de los cazas en lugar de la engorrosa formación ala-con-ala empleada hasta entonces por casi todas las fuerzas aéreas; el perfeccionamiento de complejas operaciones de apoyo coordinado; la cooperación entre los mandos de campaña de aire y tierra; la entrada en acción inmediata de la fuerza aérea para mantener contacto con un ejército en marcha; el uso rápido de pistas de aterrizaje provisionales y el valor de la movilidad del personal de tierra aerotransportando unidades enteras de instalación. Todo ello les sería extremadamente útil en la Segunda Guerra Mundial.



Teruel después de su captura, en diciembre de 1937.

En España probaron los alemanes su Arado Ar 68, caza biplano muy superior al He-51, pero sabían que la época del biplano había pasado, lección que no aprendieron los italianos, a quienes el éxito del Fiat-CR-32 indujo a producir otro caza análogo. Por otra parte, los alemanes interpretaron erróneamente el éxito de sus bombarderos rápidos, el He-111 y el Do-17, en misiones de bombardeo sin escolta, sin darse cuenta de que se debía a la ausencia de cazas rápidos y bien armados sobre la zona del objetivo. Cuando este tipo de aviones les hizo frente en la batalla de Inglaterra, las pérdidas ocasionadas pusieron fin a la misión de bombardeo sin protección.



El jefe de la Legión Cóndor general Volkmann.

Como la Legión Cóndor era una fuerza relativamente pequeña y el campo de operaciones cubría sólo distancias cortas, no hubo problemas de abastecimiento, y así no se advirtió la grave desventaja que suponía la autonomía reducida de los Me-109, Ju-87 y Hs-123, ni se puso de manifiesto la necesidad de disponer de un bombardero pesado, cuatrimotor, de gran autonomía. Los triunfos de la Legión Cóndor en España llevaron a supervalorar la efectividad de la Luftwaffe al no tener en cuenta que la comparación de una fuerza escogida de entre los pilotos más destacados con otra no tan selecta ni tan bien entrenada no podía dar sino resultados inexactos. El convencimiento de la Luftwaffe de que sus hombres y material eran los mejores del mundo pudo servir para elevar la moral, pero determinó cierta relajación y descuido, que constituirían uno de los motivos del descalabro alemán en la batalla de Inglaterra.

Entre las lecciones de táctica aprendidas en España cabe señalar el empleo intensivo del bombardeo para reforzar la tradicional barrera de artillería previa a la ofensiva; el empleo de apoyo aéreo coordinado para minar la moral del enemigo y desbaratar los despliegues defensivos; el uso de bombarderos en picado para abrir brechas en fortificaciones o contra puntos fuertes aislados; el uso de la radio de aire a tierra y en cooperación entre los cuarteles generales de campaña de aire y tierra. El general Richthofen desarrolló un sistema de oficiales de enlace que disponían de coches dotados de radio y emisoras portátiles y que acompañaban a las tropas del frente, pudiendo de ese modo saltarse los "canales habituales", tan estimados por el Estado Mayor y tan a menudo causantes de retrasos críticos. También en España pudo observar que era absolutamente esencial que las bases aéreas se situaran a poca distancia unas de otras, pero no lograría convencer de ello a sus superiores hasta que en la campaña de Polonia se manifestó la conveniencia de tal disposición.

Durante una visita a la RAF en julio de 1970, Adolf Galland declaró: "El rodaje de la Luftwaffe en España no se tradujo en una experiencia o unas concepciones estratégicas válidas, por muy útiles que resultaran ser los conocimientos adquiridos en técnica, táctica y cooperación con el Ejército."

Las lecciones aprendidas sobre material acorazado fueron casi todas negativas. Al ver que el Panzer I no tenía potencia de fuego ni blindaje bastantes para enfrentarse a los carros del enemigo, los alemanes decidieron dejar de producirlo y seguir adelante con otro más pesado. Se demostró en España que el tiro desde un carro en movimiento era muy poco certero aun con ametralladoras gemelas, y que las velocidades altas a menudo se traducían en caídas en las trincheras o trampas anticarro o en peligrosos distanciamientos de la infantería de protección. La principal conclusión fue la de que había que agrupar los carros en vez de diseminarlos entre la infantería, pero se reconocía también que el material blindado no había sido realmente puesto a prueba en España. Una destacada autoridad alemana escribía a principios de 1940: "No hay que olvidar que los carros no han sido probados aún a conciencia en lo que respecta a su empleo masivo. La Guerra Civil de España ofrecía amplias posibilidades para el uso masivo de material blindado, pero no se dispuso allí de las masas necesarias."

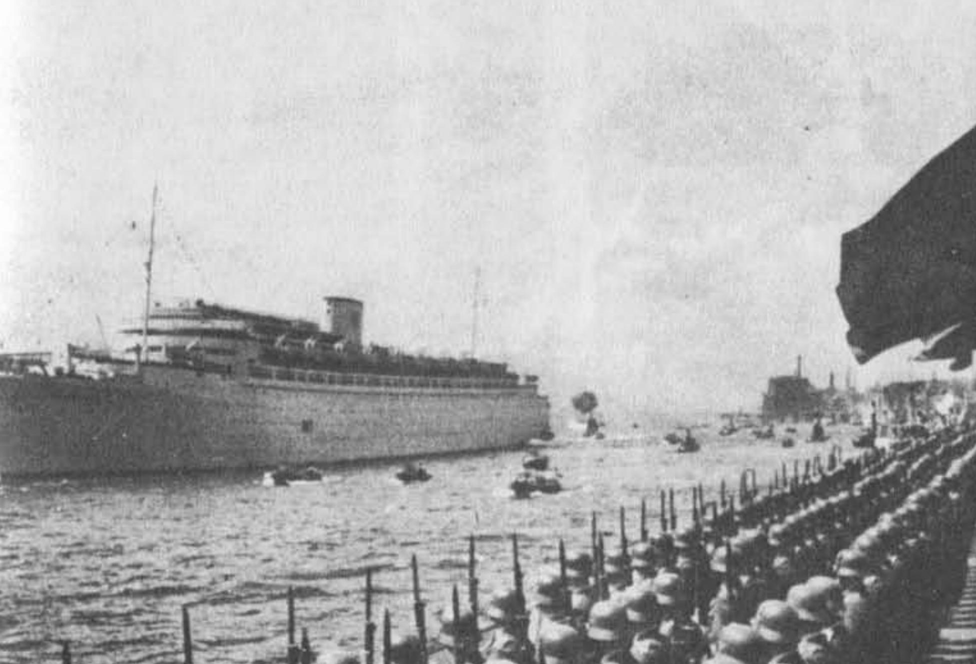
La utilización de cañones rápidos antiaéreos contra objetivos terrestres se inició en España, aunque el empleo del 88 mm. contra carros data de la campaña de Libia. Donde la experiencia española aprovecharía más a los alemanes fue en el uso de la fuerza aérea.

Pero no fueron ellos los únicos en tomar ventaja de sus nuevos conocimientos. Los rusos advirtieron la necesidad de disponer de aviones para ataques te-


Barcelona después de un bombardeo.



Arriba y abajo: **La Legión Cóndor llega a Hamburgo.**





Arriba: **Los últimos refugiados entran en Francia antes del cierre de la Frontera.** Abajo: **El 6 de junio de 1939, Hitler da la bienvenida a sus héroes.**





rrestres, de apoyo coordinado y de reconocimiento, y dieron mayor impulso a su desarrollo y producción. La actuación de los últimos modelos de Me-109 hizo que dedicaran un esfuerzo total a la creación de un caza mejor. De ello resultarían el Yak de 580 Km/h., armado con cohetes, y el aún más veloz MiG.

Gracias a la Guerra Civil Española, Rusia poseía bombarderos, aviones de reconocimiento, de apoyo coordinado y para ataques terrestres, así como cazas tan

Una unidad de las Brigadas Internacionales durante la batalla del Ebro.

Los nacionales entran en Barcelona.

buenos o mejores que los de los alemanes cuando Hitler se volvió contra ellos en 1941. Por otra parte, al nuevo uso táctico del poder aéreo que naciera de la experiencia de la Legión Cóndor en España se debió la rápida conquista alemana de Polonia, Holanda, Bélgica y Francia. Es interesante observar que si aquella tarde, en Bayreuth, Hitler hubiese denegado la petición de Franco, la Guerra Civil Española podría haber sido más larga y la Segunda Guerra Mundial acabado antes.

El autor desea expresar su agradecimiento a Mr. E. B. Haslam, jefe del Air Historical Branch, de la R. A. F., por darle acceso a documentos inéditos; al doctor Nigel Hallworth, por su aportación de detalles técnicos sobre el material aéreo; a Mr. Herbert Southworth, por la consulta de sus extensos archivos alemanes, y al profesor Hugh Thomas, por su asesoramiento y dirección.

HISTORIA DEL SIGLO DE LA VIOLENCIA

BATALLAS Rojo

Pearl Harbour, por A. J. Barker.
La Batalla de Inglaterra, por E. Bishop.
Kursk. Encuentro de fuerzas acorazadas, por G. Jukes.
Stalingrado. La batalla decisiva, por G. Jukes.
Golfo de Leyte. Una armada en el Pacífico, por D. Macyntire.
Midway. El punto de partida, por A. J. Barker.
Dia-D. Comienza la invasión, por R. W. Thompson.
Tarawa. Ha nacido una leyenda, por H Shaw.
La Defensa de Moscú, por G. Jukes.
Batalla de la Bolsa del Ruhr, por Ch. Whiting.
El Sitio de Leningrado, por A. Wykes.
La Batalla de Berlin. Final del Tercer Reich, por E. Ziemke.
Salerno. Un pie en Europa, por D. Mason.
Beda Fomm. La victoria clásica, por K Macksey.
Dien Bien Phu, por J. Keegan.
Iwo Jima, por M. Russell.
Okinawa. La ùltima batalla, por B. M. Frank.

ARMAS Azul

Armas Secretas Alemanas. Prólogo a la Astronáutica, por B. Ford.
Gestapo SS, por R. Manvell.
Comando, por P. Young.
Luftwaffe, por A. Price.
Lanchas Rápidas. Los bucaneros, por B Cooper.
Armas Suicidas, por A. J. Barker.
La Flota de Alta Mar de Hitler, por R. Humble.
Armas Secretas Aliadas, por B. Ford.
Paracaidistas en Acción, por Ch. Macdonald.
T-34 Blindado Ruso, por D. Orgill.
ME-109. Un caza incomparable, por M. Caidin.
La Legión Cóndor. España 1936-39, por P. Elstob.
La Flota de Alta Mar Japonesa, por R. Humble.
El Caza Cohete, por W. Green.
Waffen SS. Los soldados del asfalto, por J. Keegan.
División Panzer. El puño acorazado, por K. Macksey.
El Alto Estado Mayor Alemán, por Barry Leach.
Armas de Infanteria, por J. Weeks.
Los Tigres Voladores. Chennault en China, por R. Heiferman.
Cero. Un caza famoso, por M. Caidin.
Los Cañones 1939-45, por I. V. Hogg.
Granadas y Morteros, por I. V. Hogg.
El Jeep, por F. Denfeld y Fry.
Las fuerzas acorazadas alemanas, por D. Orgill.
Portaviones el arma maestra, por D. Macintyre.
B-29. La superfortaleza, por Carl Berger.
Chinditas. La gran Incursión, por M. Calvert.
Submarinos. La amenaza secreta, por David Mason.
Guardia de Hitler SS Leibstandarte, por Alan Wykes.
Mirage. Espejismo de la técnica y la política, por C. Pérez San Emeterio.
Fuerzas Acorazadas Aliadas, por K. Macksey.
Submarinos Enanos, por J. Gleason y T. Waldron.

CAMPAÑAS Verde

Afrika Korps, por K. Macksey.
Bombardeo de Europa, por N. Frankland.
Incursiones. Fuerzas de choque del desierto, por A. Swinson.
Barbarroja. Invasión de Rusia, por J. Keegan.
Operación Torch. Invasión angloamericana de Africa del Norte, por V. Jones.
La Guerra de los Seis Dias, por A. J. Barker.
Tobruk. El asedio, por J. W. Stock.
La Guerra del Yom Kippur. Enfrentamiento árabe-israelí, por A. J. Barker.
Guerra de Invierno. Rusia contra Finlandia, por R. W. Condon.

PERSONAJES Morado

Patton, por Ch. Withing.
Otto Skorzeny, por Ch. Withing.
Hitler, por A. Wykes.
Tito, por P. Auty.
Mussolini, por C. Hibbert.
Zhukov. Mariscal de la Unión Soviética, por O. Preston Chaney Jr.
Rommel, por Sibley y Fry.
Stalin, por Rose Tremain.
Mountbatten, por Arthur Swinson.

POLITICOS Negro

Conspiración contra Hitler, por R. Manvell.
La Noche de los Cuchillos Largos, por N. Tolstoy.
La Juventud Hitleriana, por H. W. Koch.
La noche de los transistores, por Rosario Villacastín y María Beneyto.

UNIFORMES

Uniformes del III Reich, por José M.ª Bueno.

CONFLICTO HUMANO

Genocidio, por Ward Rutherford.

SAN MARTIN
HISTORIA DEL SIGLO DE LA VIOLENCIA

armas
libro nº 12

Goering vio la oportunidad de probar su naciente Luftwaffe, y 700 pilotos cuidadosamente seleccionados volaron con las fuerzas de Franco durante la Guerra Civil Española. En España ensayaron el bombardeo de ciudades, demostraron la utilidad del bombardeo en picado y desarrollaron la táctica de apoyo directo a las tropas de tierra. La experiencia adquirida fue fundamental para los primeros éxitos de Alemania en la Segunda Guerra Mundial

